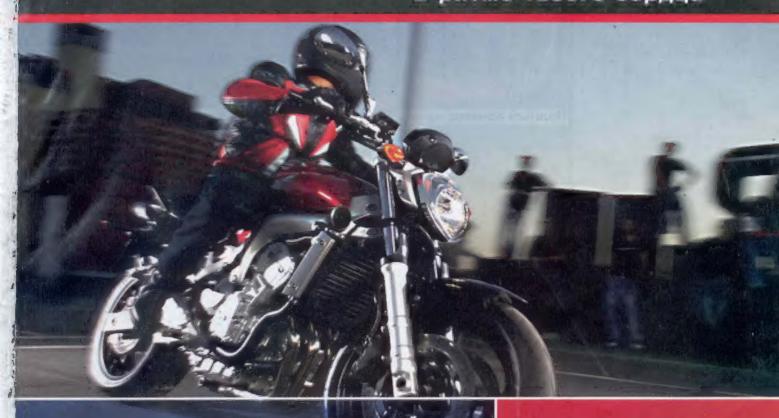




Наши региональные представители: Сокольнитейския полицев. д. 9, магания -Зенить, тел.: (055) 258-5065, 269-3764 ● Сокольничноския глоциде. д. 4, магания -Гаверов спорто- гал. № 20, тып.: (055) 268-9908 ● ул. Анадмиторная, д. 47, «Мотомандания на вывысторной», тел.: (055) 273-0691 ● соны затражую ул. Дибуновския, д. 57, литера «№, тел.: (812) 431-1118, 431-1122 ■ телем ул. П. Савельноой, д. 62, «АлгоМотоМагани», тел.: (0822) 56-3703, деб. 23





Оснащен мощным двигателем 600 куб, см. — устанавливаемом на шоссейно-кольцевом YZF-R6



Мототехника Yamaha 2004 модельного года







панавто

ЗАО «Панавто Ко» — официальный дистрибьютор YAMAHA в России

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»

Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68. Одежда, аксессуары: 974-13-22 Информация о дилерской сети на www.panavto.ru

ДП ПАНАВТО — официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине 01001, Украина, Киев, пр-т Героев Сталинграда, 10 «А», тел./факс: +380/44/ 230-89-89 Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22. т/ф.: +380/44/494-31-44

Новая коллекция мотоэкипировки и аксессуаров от известных производителей: одежда Spidi, UFO, обувь Sidi, шлемы Nolan и Arai.

Журнал поло №05 (140)/2004 Издается с 1991 г. Учовлитель – ОАО «За рукем»

«MOTO» magazine N:05 (140)/2004 Issued since 1991 by «Za Ruliorn» Publishing House

Тираж номера 89 000 экз. Circulation



Сертифицирован Национальной тиражной службой Росси The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем» Валерии ПУШКОВ Главный редактор Максим ЮРЧЕНКО Editor-in-Chief Maxim YURCHENKO Зам. главного редактора Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация ександр воронцов (зав. отделом) Аликсей СЕРЕБРЕНИКОВ Безопасность, туризм, слорт Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом) Никарий САМАРИН Эксплуатация, экспертиза Борис ДАХНОВСКИЙ

Отдел мотоциклетной жизни MER PAPREB Гатьяна КОДАЧЕНКО

Оформление Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)

Перевод

Наталия ДОЛГАЯ (дизайн) Липия ЛАЗАРЕВА (версты) Корректура Татыяна КАРАГОДИНА

Татьяна КОДАЧЕНКО НИДО! ВИСТИКЦ Реапизация журнала Ангелина ДМРИЧЕВА тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение mm (095) 978-21-91, (bake (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рупем»

Семен ШАДРИН тел (095) 961-II-55 Александр МУХИН ren. (095) 961-11-50

Журнан зорегистрирован 01.06.93 г. Komuterom PO no negata, per Nº01:0725 Выходит один раз в мести. Формат 207X270. Отпечетоно в типографии G. Canaki (Индики) компанием ОТА LLC

Материалы, опубликованные в журнале. собственность ЗАО «КЖИ «За рупом». Перепечатка допускается только с разрешения

All articles and illustrations are coryright. All rights reserved. No reproduction is permitted in whole or part without the express consent of «Za Ruflom» Joint-Stock Company.



Публикации, обозначенные этим знаком, печатаются на правод рекламы. Редакция не несет споетственности за постоиндриость информации в рекламе

Адрес редакции 107045, Москва, Селиверстоп riep. 10 (Address 10, Seliverstov per , Moscow 107045, Russia). Ten. (Tel.): (095) 207-33-49, renerbak: (1ax): (095) 737-41-92, E mad: moto@zr.ru, http://www.moso.zr.ru

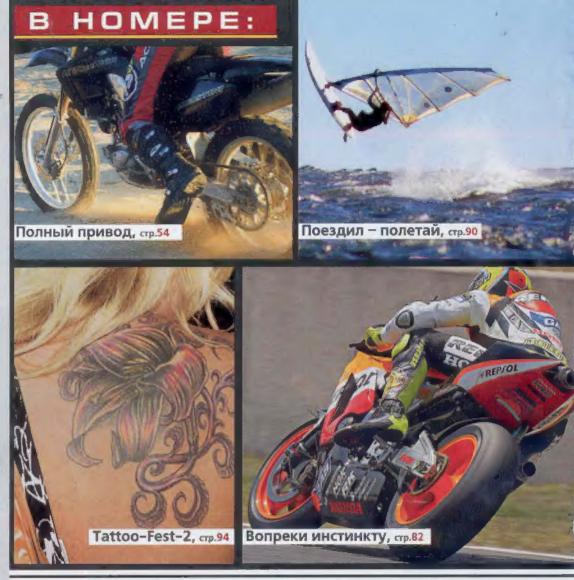


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена - свободная

50

Подписка - во всех отделениях связи СНГ Подписной индекс по каталогу «Роспечати» на полгода – 70594, из год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.



TEXH	ИКА		Honda CB750, преобразившая мотомир
6, 84		54	Спецназ AWD: все – ведущие
10	Подиум Длинный и низкий Новая «тень» – Honda VT750C4	56	Обзор полноприводных всепролазов Know-How Fe, Al, Mg, Tl Играть подано!
12	Премьер-тест Размер XXXL Kawasaki VN2000	60	Все лучшее – байку Зри в корены Цвет времени: желтый
18	Тест Плод эрелый Aprilia Atlantic 200	64	Агрессия из Поднебесной Supercamonan «Днепр» на цепи
24	Из первых уст MV Agusta после клинической смерти	68	Оппозит без кардана Караул! Бабка с косой все ближе Развал на Киевском мотозаводе
	Глава компании MV Agusta Клаудио Кастильони о ее перспективах	70	Самопал Топ-квадр
26	Тест Первый российский «китаец» Собрано в Калининграде	74	Как я строил ATV Изобридеи
30	Встречайте! Рейсинговая бензопила Технику для мини-мото теперь делают в России	76	С повадками бомбардировщика Штурвал для скутера Актуально Сага об ОСАГО
32	Не понаслышке «Громовой туз», он же козырной Не хуже «эрки»	77	Мотоциклетные тонкости Рынок Все с молотка Процедуры на японских
34	Мой партнер – боец		мотоаукционах
38	ATV, который трактору не товарищ Шоу-парадиз Центрифуга Что показал Московский мотосалон	РЫН 78	ЮК Бенефис дилера
42	Тюнинг-шоу Допинг		Нашествие рыжих
48	Британское мотошоу в Манчестере Экзотика Принцип Микеланджело	80	КТМ в мотосалоне «Байк-Ленд» Рынок Под музыку встречного ветра
48	The state of the s	80	Рынок Под музыку встречного ветра

Melly - «гонщик» из Швейцарии

Самый первый супербайк

Портрет на память

Шлемы Schuberth

и его команда

VIP-холл Индивидуалист

Менеджер мотосалона компании



Мототемы заслуженного художника РФ, скульптора-кузнеца Валентина Воробьева Клуб-инфо
Сумасшедший праздник экстрима Московский международный фестиваль каскадеров «Прометей»
Тattoo-Fest отправился в губернии Второй международный фестиваль татуировки
Мотоклубы: банк данных
Поедь и увидь!
Зрелища и акции в мае-июне

кантри-кросс
120 Цены на мототехнику

110

112

114

по шоссейно-кольцевым

Кросс, новости, спидвей

На фабрике адреналина

клуба «Off-Road» Игорем Поварсом

Что такое супермото, суперкросс,

Интервью с президентом

Сервис-бюро Х-стиль

мотогонкам 2004 года

База прогресса

Класс «200», стр.18

ЕСТЬ ПОВОД НЕ ГОРЕВАТЬ



Продажи мототехники на важнейших рынках Западной Европы и Японии, как свидетельствует беспристрастная статистика, продолжают падать. Правда, небольшой повод для оптимизма все же есть: сбыт снижается, но меньшими темпами, чем раньше. Например, в Германии в прошлом году продано 284,3 †ысячи мотоциклов — на 6,3% меньше, чем годом ранее. Но вот небольшой повод для оптимизма: в 2002 году темпы падения продаж были вдвое выше.

Вот другие интересные данные из немецкой статистики. Продано 138,7 тыс. машин с двигателями рабочим объемом более 125 см³ и аж 48 100 — с моторами «больше литра». Самые популярные у покупателей мотоциклы — спортивно-дорожные (24% рынка), классические (20%) и спортбайки (17,5%). Но в хит-параде отдельных моделей лидирует туристский эндуро BMW R115OGS (6,3 тыс. машин). Кстати, BMW впервые возглавил немецкий рейтинг марок: почти каждый пятый приобретенный в ФРГ мотоцикл — баварского концерна (19,5% рынка). Далее следуют Suzuki, Yamaha, Honda. Скутер №1 (в категории «больше 50 см³») — Honda Dylan 125.

Что в других странах Европы? Если говорить о мотоциклах с рабочим объемом двигателя более 125 см², то здесь на пятки Германии наступает Италия (130,6 тыс. машин). Вслед идут Франция (104,6 тыс.), Великобритания (90,0 тыс.) и Испания (40,7 тыс.). Последняя, кстати, демонстрирует бурный рост продаж: они возросли на 8,6%.

О Японии. В 2003 году все вместе мотоциклетные заводы страны выпустили 1830,9 тыс. мотоциклов — на 13,5% меньше, чем годом ранее.

И лишь США демонстрируют уверенный рост продаж: в минувшем году в стране зарегистрировано 996 000 новых мотоциклов — на 6,4% больше, чем годом ранее, и втрое больше, чем в 1998 году. Объем рынка растет уже 11-й год подряд! Самые активные покупатели — люди в возрасте от 40 до 49 лет.

ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ЗРЯЧИХ

GhostRider, или «водитель-призрак» такое имя дали роботу-мотоциклу разработчики из университета Беркли (США, Калифорния). Клич головастым прозвучал из министерства обороны: создать транспортное средство, способное без водителя проехать 200 миль (320 км) по пустыне, самостоятельно прокладывая путь. Нормальные люди кинулись проектировать махины на базе «Хаммера», огромных пикапов, а горстка новаторов-умников под руководством Энтони Левондовски выбрала два колеса. Почему? «Типич-



ный вопрос идиотов, — огрызнулся Левондовски. — Да потому, что такая машина гораздо легче, проворнее и дешевле. К тому же никто еще не пытался научить ездить мотоцикл без водителя». Плата за оригинальность в том, что помимо навигационных систем, лазерных сканеров и мощных компьютеров-поводырей, алпарат пришлось оборудовать еще и системой стабилизации. Первые испытания, проведенные в калифорнийской пустыне, пока не обнадеживают. Впрочем, с задачей не справился и ни один из 4-колесных беспилотных аппаратов.

ЛЕОНАРДО УЖЕ 300

Речь идет не о великом итальянском художнике, а о скутере крейсерского класса от компании Aprilia. И не о возрасте творца, а об объеме двигателя... Машина дебютировала еще в 1995 году, но популярности не теряет: ведь она гораздо компактнее, чем лидер гаммы - скугер Atlantic. Подогревают интерес к модели ее постоянные модернизации. Так, в новом сезоне на смену 250-кубовому агрегату пришел другой с рабочим объемом 264,5 см3. 4-тактный двигатель жидкостного охлаждения оснащен 2-клапанной головкой цилиндра и карбюратором Tei Kei 4UC. Ходовая часть осталась в неприкосновенности: телескопическая вилка спереди, задняя подвеска на двух амортизаторах, дисковые тормоза на обоих колесах.



«СУЗА» КОРОЛЕВСКОГО РАЗМЕРА

Перед вами «шпионское» фото нового большого мотовездехода Suzuki King Quad. Полноприводная спортивно-ути-



литарная машина получит рекордный по размерам «горшка» двигатель — 1-цилиндровый, 700-кубовый, оснащенный системой впрыска топлива. Подвеска всех четырех колес — независимая, передний дифференциал — с блокировкой. Более подробные технические данные будут обнародованы после официального дебюта аппарата.

ОН УЖЕ РАБОТАЕТ!

Новая V-образная «двойка» Moto Morini впервые «зафырчала» на испытательном стенде (на фото). 996-кубовый двигатель с углом развала цилиндров 87° выполнен «на уровне»; в нем система впрыска топлива, 4-клапанные головки цилиндров, жидкостное охлаждение. Разработкой руководит Франко Ламбертини - тот самый, который спроектировал и легендарную «двойку» 70-х годов.

Дизайном нового мотоцикла займется Лючано Марабезе - один из лучших итальянских специалистов

в области создания футуристических байков и скутеров. На его счету уже почти легендарные Gilera КК/КZ, Dakota, Plaggio Sfera, Aprilia Atlantic, Moto Guzzi Breva и Griso... Предложение поработать в Moto Могілі он принял с восторгом: настоящий талант время от времени меняет стиль и образ мышления.





Официальный дилер ВМW Москва, ул.Зорге, 17

КРАСНЫЙ ПЕНЬ КАЛЕНПАРЯ

Жирно обводите в календаре 21 июля: это наш праздник – День мотоциклистов и скутеристов. Год назад европейская Ассоциация мотопромышленности (МСІА) призвала продемонстрировать общественности преимущество передвижения на мототехнике. 16 июля, третья среда месяца,

«ПРАВА» ПЛЯ ЕВРОПЕИЦЕВ

В Европейском сообществе все сильнее тяготеют кунификации всех документов, в том числе и водительских удостоверений. Напомним, что сейчас в большинстве стран содружества для мотоциклистов принята многосложная система: «права» с категорией АМ - для владельцев техники с движком рабочим объемом до 50 см², максимальная скорость не выше 45 км/ч; А1 - рабочим объемом до 125 см3. мощностью не выше 11 кВт/15 л. с.; А2 - мощность двигателя не выше 25 кВт/34 л.с. И наконец, «открытая» категория А - ее можно получить, лишь достигнув возраста 25 лет, либо после 3-летней езды с категорией А2. Теперь надо, чтобы подобную схему приняли все страны ЕЗС. Кроме того, Еврокомиссия

KRACC «RPEMNYM» – B POCCHA

Компания «Автодом» – одна из тех, что реализуют технику ВМW – провела в Москве презентацию новых моделей баварского производителя. В тот вечер мотосалон обрел антураж на африканские темы. Посетителей встречали чернокожие лакеи, а музыка с соло на тамтамах «усугубила» африканский колорит... Идею необычного оформления навеяла недавно прошедшая международная презентация мотоциклов-новичков в Южной Африке.

Российским журналистам представили большой эндуро R1200GS, обновленный люкс-турер К1200LT и модернизированные мотоциклы F-серии. Напомним, R1200GS продолжает традиции, заложенные популярным R1150G5, но новинка значительно легче и мощнее предшественника. Турер же стал еще «люксовее». Чего стоит электрогидрабыл назван Ride to Work Day. В названии все услышали призыв доехать до места работы на двух колесах. Народ поддержал затею! По отзывам участников акции, они меньше простояди в пробках, быстрее добрались до службы, не возникло проблем с парковкой.

Традицию решили продолжить. Каждая третья среда июля будет праздничной.

по законодательству предлагает внести небольшие послабления: увеличить разрешенную мощность для категории А2 до 35 кВт/47,5 л. с. и снизить необходимый для получения «прав» категории А возраст водителей до 24 лет. Правда, вводятся лимиты энерговооруженности для категорий А1 и А2 - соответственно 0.1 кВт/1 кг и 0.2 кВт/1 кг. То есть 15-сильная «125-ка» должна весить минимум 110 кг, а 47-сильный байк - по крайней мере 175 кг. Немцы предлагают установить еще и 10-летний срок действия «прав», по истечении которого надо проходить медкомиссию и пересдавать теоретический экзамен. Те же, кому исполнилось 65 лет, будут проходить переэкзаменовку каждые пять лет. И еще одно новшество в «европравах»: в них будет вживлен микрочип, повторяющий всю записанную в документе информацию.

влическая подставка: нажатием кнопки «ноги» поднимают и сам «крейсер», и обоих седоков. Мощность двигателя этого мотоцикла также возросла. У байков F-серии модернизированы двигатели и коробки передач. Представители компании сообщили, что первая вновь прибывшая партия новой техники уже продана.





Новый ВМW К1200

то, что доктор прописал



Спортивные амбиции владельцев Harley-Davidson вспыхнули с появлением революционной модели V-Rod. Крис Мотт, сервис-менеджер компании Thames Valley, одного из главных дилеров американского концерна в Великобритании, вывел новинку (разумеется, соответствующим образом «пришпоренную») на трассы британского

чемпионата по дрэг-рейсингу. И занял в 2003 году второе место в категории Supertwins! Успех вдохновил его боссов, и в этом сезоне они предлагают покупателям модель Dr V-Rod (Dr — значит «доктор»), «цивильный» вариант «боевой» машины. И пусть дороги горят под его колесами! Или сами колеса.

H.-D. ПРОКОЛОЛСЯ

Harley-Davidson объявил об отзыве примерно 73 000 мотоциклов производства 2001, 2002 и 2003 годов (в основном серии Touring — Road King, Road Glide, Electra Glide). Причина — в 40-амперном предохранителе главной цепи: «по неустановленной причине» он может обесточить мотоцикл. К чему приводит внезапная остановка двигателя тяжелой машины, рассказывать излишне. Вот Н.D. и приглащает всех владельцев посетить дилеров – те бесплатно заменят деталюшку.

жим, вам поднадоел серийный Buell. Вы поку-

паете набор (рама+бензобак+крылья) всего

за 2995 долларов, вооружаетесь гаечными

ключами, отверткой - и по прошествии неко-

торого времени у вас есть круизер! «Кит»

ОБРАТНАЯ КОНВЕРСИЯ

Когда-то Эрик Бьюлл построил «стрит» Киз стандартного Harley-Davidson — так сказать, «перековал круизер в спортбайк». Майк Маркварт, президент ком-

Майк Маркварт, президент компании Red-neck Engineering, предлагает обратную конверсию. Предполо-

предназначен для преобразования Buell с моторами старого образца (до 2001 года). И круизер, между прочим, получится не какойнибудь – спортивный! ДОЖДАЛИСЬ 5-СТУПЕНЧАТОЙ КП!

М рбитский мотозавод как никогда близок к осуществлению давнишнего замысла – установке 5-ступенчатых КП на свои мотоциклы: спроектированы два варианта таких коробок. Первый: КП сохраняет валы серийного агрегата, но в нее введен новый механизм переключения, обеспечивающий возможность включения 5-й передачи движением педали сразу после 4-й (а не отдельным рычагом). Узел получился длиннее на 8 мм, что позволяет устанавливать его в серийную ходовую, всего лишь изменив карданный вал.

Второй вариант коробки — с пусковым валом и механизмом заднего хода новой конструкции, что потребовало изготовить совершенно новый картер, крышку и все «внутренности». По габаритам она существенно длиннее серийной (а сами шестерни с более широким венцом), поэтому установить ее в существующую раму не представляется возможным. Однако КП унифицирована по присоединительным размерам с двигателями прежних выпусков.

РАЗГУЛ ФАНТАЗИИ ОГРАНИЧЕН

Украина — единственная страна в мире, где до недавнего времени были уравнены в правах номерные знаки семи различных стандартов: трех советских (начиная с выданных полсотни лет назад) и четырех украинских. И вот введены новые, исключающие предыдущие. Они с двумя голограм-

мами: одна подтверждает подлинность номерного знака, вторая — соответствие транспортного средства экологическим нормам.



Номера для мотоциклов, мотороллеров и мотоколясок сохранили прямоугольную форму с цветами национального флага, гербом и буквами «UA». Надписи рас-



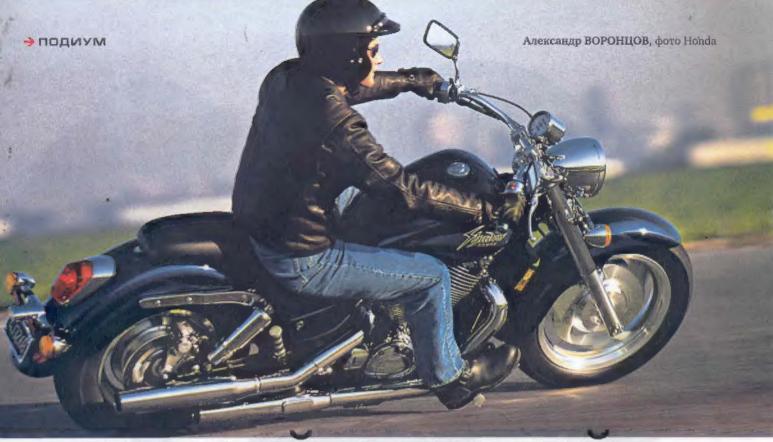
положены в три ряда: одна или две буквы кода региона в верхнем, четыре цифры в среднем и две буквы серии в нижнем.

Самое интересное: украинским мотоциклистам разрешили использовать и индивидуальные номерные знаки — изготавливаемые по заказу. Фантазия байкеров ограничена количеством разрешенных знаков — их может быть от трех до пяти, включая одну цифру. Индивидуальные номера действительны только на территории Украины.

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, IVM, JAMA, Easyriders, ATV Connection и корреспондентов «Moro».



МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



длинныи и низкии

HONDA VT750C4 SHADOW: В СТИЛЕ LONG&LOW

Круизеры средней величины нынче не слишком-то популярны. Тем не менее, ниша не пустует, и покупатель найдет в ней интересные для себя варианты выбора.

Прежде всего, от японского «квартета»: Honda VT750, Kawasaki VN800, Suzuki VL/VZ800, Yamaha XVS650. Англичане предложат «американизированные» Triumph Bonneville, итальянцы выкатят Мото Guzzi Nevada 750, да и немцы, если хорошо попросить, на ВМW R1200С установят 850-кубовый мотор. В том же ряду и обновленный Harley-Davidson Sportster... И нам, россиянам, есть что показать: «Урал-Волк».

Уж не он ли так обеспокоил заправил концерна Honda, что они отдали команду срочно модернизировать среднеразмерный Shadow, попутно заимствовав некоторые технические решения у российского конкурента? До сих пор привод карданным валом в 750-кубовом варианте японцы не применяли...

Шутки шутками, а изучение новшеств в конструкции VT750 не только интересно, но и поучительно. Ибо прекрасно иллюстрирует тот тезис, что «есть мотоциклисты и мотоциклисты, и не путайте одних с другими». Для первых кайф – в отчаянной борьбе за выживание – равно с мотоциклом и дорогой, другие же – любители неспешно смаковать процесс.

Итак, проверенный временем 750кубовый V-Twin (дебютировавший страшно сказаты - аж в 1982 году). Он с жидкостным охлаждением, 3-клапанными головками цилиндров и двумя свечами на цилиндр. В новом исполнении аппарат оснащен одним карбюратором, пришедшим на замену двум, тем, что «по классике» устанавливали в предшественниках. Это однозначно говорит о том, что «веселой» работы «на верхах» вы от него не дождетесь. Зато возросли тяга на малых оборотах и динамика разгона «от нуля». И правильно: зачем байкеру гонять как угорелому? Увеличена площадь ребер на цилиндрах. Радиатор же расположили между передними трубами рамы (взглянешь сбоку - полная иллюзия «воздушки»).



Панель приборов на бензобаке старомодно скупа на информацию. И еще о стиле; держатели руля приварены к трубе и закреплены в траверсе на резиновых блоках.

Усерднее всего конструкторы поработали над тем, чтобы уменьшить размеры головок цилиндров. Зачем? Да чтобы пониже провести верхнюю несущую трубу

Hoean Henda VT750C4 Shadow c Hafopom sarashmx



CPABHUTEDBHAR TEXHUYECKAR XAPAKTEPUCTUKA HONDA VT750 SHADOW 2003 N 2004 FODA

обшив данны

in the	Sharkov	Shacray
Модельный гол	2003	2004
SPECIAL SPECIA	1971	2001
Дяина, им	2455	2505
Train; de	THE RES	F 638
Высота по седлу, мы	700	658
		III (6)
Наклон рулевой колонки, град	33,9	34
referring the second of the se	11.7	

2-цилинаровый, V-образкый

	(угол развала 52	градуса) 4-тактный
FPM	ОНС, 3 клапана н	в цилиндр
Рабочий объем, см°	745	745
Размерность, мм	79x76	79x76
Степень сжатия	90	9,6
Макс мощкость, п.с при об/мин	45/5500	46-5500
Макс. крутящий момент,		4
Н,м при об/мин	63/3000	64,2/3000
Система питания	2 карбюратора	1 карбюратор
	CT34 MIM	.Ø 34 MM
Охлаждения	жидкостнов	жидкостиов
Система запуска	электро тартер	тектростартер

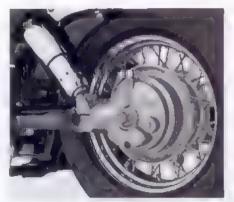
TPAHCMMCCMA

The state of the s	100000000000000000000000000000000000000		
Коробка передач	5-ступенчата		
The state of the s	1 to Section 2	A STATE OF THE STA	
Panta	дуплексная,	стальная.	
Передния вклка	телескопиче	Ская	
Диамотр несущих труб, мм	41	41	
Ход колеса, мм	130	116	
Задияя подвеска	маятниковая, с двумя		
	амортизатор	NME	
Ход колеса, мм	90	90	
Тормозная система	раздельная.	гидравлическая,	
	механическа	BR .	
Передний тормоз	296-мм диск	с, 2-порыневая скоба	
Задний тормоз	180-мм бара	สด์สหหมหิ	
Передняя шина	120/90-17	120/90-17	

170/80-15

рамы. Это конструкторам удалось, благодаря чему они сумели снизить высоту седла до 658 мм — это на 42 мм ниже, чем у предыдущего аналога — модели VT750C2. Одновременно растянули базу, и машина вышла в канонах стиля long&low — «длинный и низкий». Самое же существенное отличие от предшественнива привод на заднее колесо не целью, а карданным валом (он скрыт в левой трубе маятника)

Ходовая часть — подлинное ретро: не регулируемый «телескоп» спереди, традиционная маятниковая подвеска сзади (изо всех регулировок — лишь предварительное поджатие пружин), спицованные колеса, передний тормоз — дисковый, задний — барабанный (!). Не говорите, что Shadow допотопный: машину и создавали для езды «без напряга», так что и этого «набора из дедушкиного сундучка» вполне достаточно. Тем более, что Honda все-таки расщедрилась на одну электронную «примочку» — новейшую

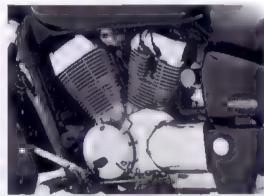


Задияя шина

В левом пере маятника задней подвески скрыт карданный вал.

противоугонную систему с микросхемой в ключе зажигания

Зато богат список заказного оборудования: ветровое стекло, кожаные багажные кофры, спинка для пассажира, всяческие хромированные дуги... Взглянув



160/60-15

V-образная «двойка» производит впечатление «воздушки».

на этот перечень, покупатель не почувствует себя обделенным. И это правильно: о его интересах производитель обязан печься неусыпно. Тем более, что круизе ры средней величины нынче не шибко популярны. М





В то время как спорт- ведь «за два литра» - это гораздо больше, байки мошнеют и легчают, круизеры растут в размерах.

Это особенно ценят в Соединенных Пітатах: здесь становится все больше больших людей - в буквальном смысле У американцев уже и чизбургеры трой ные - оттого и появились штаны размера XXXI., и военные транспортные средства мамаши приспосабливают под перевозку чад в школу (это я о «Хаммерах») . Все веду к тому, что появление 2-литрового Kawasaki в Штатах, скорее всего, вызовет у граждан страны чувство глубочайшего удовлетворения. А панику в стане Yamaha и Honda, где производят Warrior (1670 cm³) M VTX (1800 cm³) Конкурент-с! Да и сама по себе величина - 2053 см3 рабочего объема Vulcan'a (так называется машина на рынке США) - ого-го! Звучит! Выглядит! Впечатляет! В борьбе имиджей - сильнейший ход!

чем средний объем автомобильного двигателя! Пусть не в Америке, но, по край ней мере, в большинстве стран

Новая «Кава» велика не только по объ ему двигателя. Слонопотам весит 340 кг при длине более 2,5 метров. По весу, считай, - пара ZX-10R. И, заметьте, объем каждого из цилиндров VN больше, чем целой четверки той же 10R. И, что до величия (уже не о размерах речь), этот аппарат отнюдь не VN1600, переживший всего лишь «операцию» по увеличению объема, а абсолютно «с нуля» новая машина. Смотрите, привод клапа нов - толкателями, а угол развала цилиндров - 52°. Не 45°, но налицо «харлеевское» влияние. Оребрение цилиндров намекает на «воздушность» мотора, од нако охлажление - жидкостное. Неизбежной вибрацией «занимаются» балан сирные валы и переднее крепление двигателя - оно включает сайлент-блок Главная передача - ремнем, а не карданным валом, как на предыдущем VN. Чем «кавасаковские» инженеры как бы напоминают: некоторые модели компании начала 80-х оснащались именно ремен-



ным приводом, так что это не какой то там автоплагиат. Форма байка - абсо лютно традиционный американский круизер, над ним как следует поработа ли стилисты компании... Далее описы вать не буду - неблагодарное это заня-



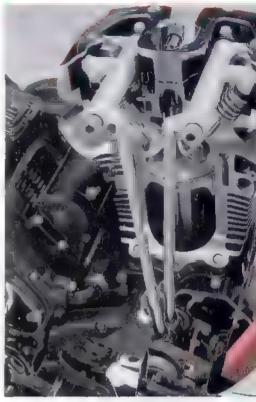


Т-абразный поршень Ø 183 мм необычное решение. пользоваться двуплечим рычагом КП, котя, признаюсь, несколько раз с непривычки запутался в скоростях.

Ускорение по прямой впечатляющее для такого тяжелого байка. Вместе с тем, от руля «не отрывает», чего, в принципе, от 2-литрового мотора можно ожидать

Да, в общем-то, длинноходный двигатель и крутится только-то до 5000 об/мин, - тогда и срабатывает ограничи тель (по данным производителя, посколь ку тахометра на «приборке» нет). Макси мальная скорость - около 190 км/ч Не пытайтесь оценивать, много это или недостаточно: для крунзера этот показа тель принципиального значения не имеет, гораздо важнее, что VN стабильно едет на 110 км/ч. При этом вибрации совсем незначительны, а запас мощности и момента «еще очень и очень». Система впрыска чутка и отзывчива на шевеления ручки газа, допустишь резкие движения то не вызывает провалов в работе двига теля. А при сбросе газа ременная передача сглаживает рывки

Подавляющую часть пути я не пытался разгоняться слишком уж быстро—и с комфортом все было в порядке, несмотряна «раскрытую» посадку. Ростом я высок,



«Распиленный» мотор

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Kawasaki VN2000
Модельный год	2004
Сухая масса, ус.	.340
База, им	1735
Высота по садру, мм.	. 680
Вылет, мм	182
Наклон рулевой	
колонки, град.	32
Объем бакзобака, п	21
Макс скорость, им/ч	190

Tion 2-ыилиидровый, V-образный "52") 4-тактвый **FPM** ОНУ 4 клалана данилир вн Рабочий объем, см 103/123 2 Размерность, мм Стелень сжатия 9,5 Макс. мощность в в при об/мин 102 4800 Макс крутищий момент. Чим при об/м 177/3200 Система питания впрыск топпива Системя охлаждения жилокостная Система запуска электростартер Сцепление **Мирсодисковов** в масляной вание Коробка передач 5-ступенчатая Главная передача A A A Рамв дуплексиал трубчатал станьнай Передияя вилка тепескопическая Пиамото несущих труб, мм 49 Ход колеса, мм 150 Задняя подвеска маятникован, с регулируемым миноамортизатором Ход колеса, мм Тормозная раздельная вметома гидравни-еская 2 диска Ø 300 мм Передний тормоз

4-поршневые скобы

диск © 320 мм 2-поршневая скоба

литые 150/80R16

200/60816

Задний тормоз

Передняя шина Задняя шина



так что вертикальная посадка на большинстве круизеров через некоторое время в пути становится для меня неудобной. Этот Kawasaki не стал исключением. Вот я и радовался всякой возможности размять ноги на каждой остановке в нашем 250-километровом путешествии. Еще одно наблюдение, немаловажное для таких же, как я, верзил: площадки для ног здесь общирные, что, понимаю, для большинства - благо. Что же до лично моих опущений, то мне никогда не нравилось поднимать правую ногу, чтобы на жать на педаль заднего тормоза

Характеристики ходовой части как-то очень ладно подходят для этой большой и тяжелой машины. Тормоза? Они мощные, упрекнуть их не в чем. Подвески работали тоже вполне прилично, хотя хода их не больше, чем у других круизеров. VN2000 корошо (опять-таки, для круизера) управляется и на извилистой дороге. Что еще раз выделяет домини рующее качество машины - ее потрясающую устойчивость. Понятное дело. это вполне естественно для столь длинного и низкого байка. Молодцы спецы по эргономике – сделали руль достаточ но широким, иначе весьма тяжело было бы заставлять «Каву» поворачивать.

Толстые 16-люймовые тины Bridgestone (залнее - аж 200 мм!) обеспечивают более чем достаточное сцепление с дорогой. Несмотря на то, что даже небольшой наклон в повороте может вызвать касание подножек об асфальт, величина клиренса, считаю, выбрана абсолютно разумно для большого круизера. Неудобство состоит только в том, что нет никакой возможности проходить повороты быстро. Не в шинах дело - они еще оставляют «запас по наклону», но, как уже говорил, железо подножек начинает скрести по асфальту.

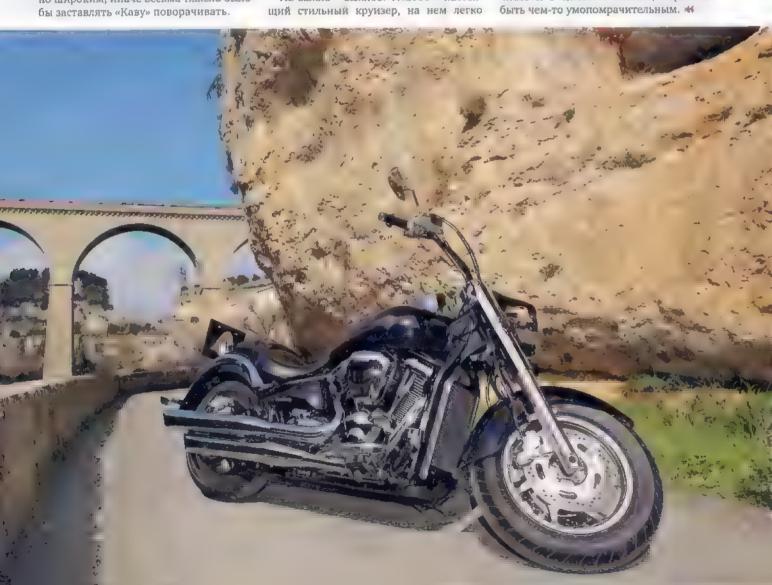
А вот медленное маневрирование VN удавалось намного лучше, чем я ожидал. Длина круизера, его низкий центр тяжести, «дегкие» органы управления и толстые шины обеспечивают ненапряженное балансирование. Только одно замечание будущим владельцам: на светофоре советовал бы держать всю эту величавую благодать строго вертикально. И не стоит парковаться «носом к бордюpv»: v «Кавы» нет заднего хода, а толкать ее – человеческих сил может и не хва тить: не ровен час надорвешься. Вот тебе и еще один шанс получить грыжу.

Но важно - важное: VN2000 - настоя



Ременива главная передача откюдь на привилегия Н В

и приятно ездить. Вот только стоит новинка довольно дорого. Правда, по меркам японских круизеров и представлениям о ценах европейцев. Американцы схо дят с ума по-своему, для них XXXL, в том числе и в ценовом смысле, перестало





YAMAHA Kawasaki



KLE 500

ЛУЧШАЯ ЦЕНА





САМЫЙ БОЛЬШОЙ ВУЛКАН





















мотоциклы - гидроциклы - снегоходы - скутеры - вездеходы - запчасти - одежда - аксессуары

Committee of the Commit

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Дмитрия ИВАЙКИНА

плод ЗРЕЛЫЙ

APRILIA Atlantic 200, скутер

Год выпуска 2003 Двигатель 198 см³ 1 Максимальная скорость 125 км/ч Масса 160 кг П Ориентировочная цена €5340

TEET







Две модели скутеров среднего класса — Atlantic 125 и 200 появились и на российском рынке. Познакомимся с тем, который помощнее.

Удобная форма седла, формирующая классическую посадку с небольшим наклоном корпуса вперед, широкий и послушный руль, «бардачок» автомобильных размеров - все это внушает доверие к скутеру, хотя я еще стою рядом. Вижу. что продуманно расположены и зеркала заднего вида: они вынесены далеко впе ред и чуть ниже уровня глаз водителя По практике знаю, это удобно: беглого взгляда достаточно, чтобы «сканировать» ситуацию за спиной. Впрочем, если не корректировать «угол атаки» зеркал, одинаково хорошо ориентироваться в городе и на шоссе не получится: возникнут «мертвые зоны»

Atlantic «смотрится». Это не только змоциональная оценка, но и сугубо пра ктическая: он заметен издалека. В том числе и в темноте. Огромные светотехнические приборы – две фары головного освещения и интегрированные в корму большие задние фонари светят мощно. А приборная панель придает экипа-

жу уют и в то же время отчетливо, ясно сообщает кучу полезной информации Вы оцените и то, что дополнительная контрольная лампа сигнализирует: не убрал центральную или боковую подставку! Сразу отмечу, что устанавливать или снимать с них скутер под силу и девчонке Но если уже совсем «дениво», можно воспользоваться и боковой подставкой

Блуждать на Atlantic по городу – сплошное удовольствие. Его вес совсем не чувствуешь – целиком отдаешься движению.

Басовито работает двигатель. Мотор приятен еще и тем, что в нем нет ни суматохи, ни «недозрелости» «полтинников», а для своих 200 см³ он демонстри рует абсолютно ожидаемую тягу. При повороте ручки газа на приличный угол происходит динамичный рывок, и только когда стрелка спидометра «доедет» до отметки 80 км/ч, вариатор «уходит» в «прогулочный» режим



«Приборка» функциональна и приятна глазу



Быстро достать самов необходимое или заправить скутер бензином несложно: все под рухой



20 2) moro

кому ветровому стеклу и общирному переднему обтекателю водитель полностью защищен от ветра, дождя и грязи Лаже камень, вылетевший из-под колеса идущего впереди мини-вэна, скорее повредит облицовку скутера, нежели лицо или ноги

Кстати говоря, ногам свободно. Длинная и широкая площадка для стоп позволяет конечностям не устать в дороге, менять положение - от «эндурного» до «чопперного». Переезжал трамвайные пути - привстал, при жестком торможении - вытянул вперед, уперся в «щит» и слержал свой вес ногами.

Убедительный атрибут безопасно сти - комбинированная тормозная система Atlantic. Работая в паре с «заточен ными под асфальт» подвесками, она действует настолько прогнозируемо и эффективно, что ее характери стики я бы сопоставил с показате лями «породистых» спортбайков Думаете, я преувеличиваю? Сами сравните. До полной остановки со скорости 60 км/ч Yamaha R6 тре 6ver 12.2 merpa, Suzuki GSX-R1000 - 10.9 метра. А мой подопечный всего 9,9 метра. Сухая масса обоих сопоставима с «априлиевской». Тормо за Atlantic образцовые: разброс результатов длины тормозного пути в десяти попытках не превышал 20 см! Теперь убедились?! Лучший в этом от ношении аппарат мне приходилось видеть только однажды и, кстати, тоже



E5340

1 год

B000 км





ТЕСТ-ОЦЕНКА*

APRILIA Atlantic 200, скутер



ДВИГАТЕЛЬ

Его мощности с запасом хватает для того, чтобы держать темп дором ного движения в городе. Если же вы живете за городом и привыкли из правляясь на работу, ездить по магистрали в краивей левой ролосе то и, петси, в твуетелета сделениым



комфорт пилота

В этом отношении скугер соотнетствует лучшим образа



СРЕДСТВА БЕЗОПАСНОСТИ

Эргономика водительского места - без замечаний Шины гарантируют надежный контакт с дорогой. Тормозная система - вне критики



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Размеры седва для «второго номера» позволяют сидеть на нем свобод но Одно замечание площадка для ног пассажира могла быть шире



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Внучительный дорожный просвет и высокопрофильные шины делают скутер «своим» в России с ними, всли придется, и с бордюра спрыг нашь, и если с ходу в иму угодишь, совсем не опасно. А вот подвески же стковаты — они почти спортивные Так что если покрытие не идеально приходи (з. нижата кор оть и от от, ижималь



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Ручка газа «спокойная», «не остран» Рупевые переключатели с надеж ной фиксацией в крайних попожениях Расположение зеркал заднего ви да не баз недостатнов



ТОРМОЗА

Кто-то скажет, что нет в них ничего особенного. Но поездив, и скептик на рашится утверждать, что они ущеровы



приборы и освещение

Богато оформленная приборная пакель «тракслирует» всю необходи мую информацию. Ближний свет хорошо освещает обочину, он умерен но мощный Дальний позволяет ездить ночью с приличной скоростью



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Аппарат ведет себя безукоризненно и в «медленных», и скоростных г воротах. Он подвижен в городе и устойчив на шоссе



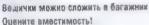
овграть о том что она завышена нет основании не прызя не сделать оговорку качество изготов тения и подгонки некоторых наружных пластикоотещнуй атележ терпевтор йольтер жив



"По 5-балльной шкале.

APRILIA Atlantic 200, скутер









Вот тебе на, комбинированная тормозная система щеголяет армированными шлангами в вот контур переднего — с обычным резиновым

у Aprilia — в аналогичной по классу и назначению модели Scarabeo 200. Ее тор мозной путь с тех же 60 км/ч составил 8,4 метра. Но здесь нужно сделать огонорку: Scarabeo на 20 кг легче.

В дорожной жизни все еще интереснее. На этом скутере-«двухсотке» я вы творял то, что ни на каком другом мо тоцикле не позволил бы себе и в поми не: с очень приличной скоростью вхо дил в поворот и продолжал активно до тормаживать. Благодаря тому, что здесь низкий центр тяжести, энергоемкие подвески и шины Bridgestone Ноор (они великолепно «держат» дорогу!), совершать такие трюки на Atlantic - кайф! Если кому-то и проигрываещь на прямой, не беда: на выходе из повоональта «итальянец» обязательно всем покажет свой «хвост»... Это - в городе. «Пощупал» я скутер и на загородном шоссе. При базе 1470 мм и угле наклона передней вилки 27° «макси» бодро чувствует себя и здесь Вспомним о главном, ради чего приобретают подобные машинки: удовольст-

Куда поместить вещички? Отвечу в отсек под сиденьем. В него влезут два шлема. А огромный перчаточный ящик «проглотит» дождевик, мобильник, дорожную карту и кое-что еще из предметов, нужных в дальней дороге. А коль вы путешественник обстоятельный и привыкли не ограничиваться только необходимым, на центральный туннель можно установить (приобретается за дополнительную плату) большую дорожную сумку, а сзади стильный 45-литровый съемный кейс, он не только украсит скутер, но и послужит опорой спине пассажира. Не подумайте, что это фраза списана с каталога – удобства я испытал, покатал на скутере зна-

вие с Atlantic вам обеспечено

комую, и это она мне сказала: удобно. Признаться, был и еще один пассажир двухтетняя дочь приятельницы Ма лышка сидела между нами, впервые

камеренные	8	TECTE	пока	ЗАТЕЛИ
Ридиус разворота,	M	ALL PARTY		\$.5
Дорожным процвет		н.	F. 15	190
Дорожими просеет	(ubh	нагрузм	. 80 Kr),	MH 172



Длина, ми 2070 210 База, ми 1482 - 150 Высота по седлу, ми 820 785 Сухой вер, кт 150 182	25
База, мм 1482 - 150 Высота по седлу, мм 820 785 Сухой вес, кт 150 162	ggio 00
Высота по седлу, мм 820 785 Сухой вес. ко 150 162	0
Cyxon sec, 40 160 162	0 (1
Manuscript and Street S	
Мощность, п.с. 19,7 21	
Рабочий объем, см. 198 198	
Макс скорость, км/ч 120 120	

в жизни каталась на мотоцикле. Моя взрослая спутница ответила на мой вопрос; нет, тесно или неудобно не было

Жаль, что «тема» макси-скутера остается диковинной для России. Еще не прочукали ее наши сограждане, не прониклись. Поверьте, немного существует на свете двухколесных аппаратов, которые уже в заводском исполнении могли бы предложить одновременно и высокий уровень технического оснащения, достаточную динамику, а вместе с тем простоту, средства комфорта и легкость управления - все то, чем обладают скутеры среднего и бизнес-класса. Если же обратиться конкретно к Aprilia Atlantic 200, то его создатели ни на йоту не нарушили полно ту этого комплекса достоинств. И

Благодарим компанию «Италмото», официального дистрибьютора в РФ марок «Aprilia», «Moto Guzzi» и «Benell» за предоставленный окутер и экупировку

Москва, м. «Улица 1905 года», ул. Антонова-Овсевнко, 6 253-29-69 259-76-76

mail Tlamoto Nu

Популярные модели

Индивидуальный подход

Профессиональный сервис

Гибкая система оплать

Дисконтная система

САЛОН ПРОДАЖ

с 9.00 до 20.00 от выходных

CEPBUC

приглаша и региональных дилеров

MV AGUSTA ПОСЛЕ КЛИНИЧЕСКОЙ СМЕРТИ

ИНТЕРВЬЮ С КЛАУДИО КАСТИЛЬОНИ, ГЛАВОЙ КОМПАНИИ

То была сенсация. В конце октября процілого года в Куала-Лумпуре, столице Малайзии, главы итальянской компании MV Agusta Group (в нее же входят Husqvarna и Cagiva) и малайзийского Proton подписали протокол о намерениях. Неожиданное соглашение заставило весь мотоциклетный мир строить догадки о будущем самой знаменитой итальянской спортивной марки.

Документ предоставлял возможность Proton, второму по масштабам производства автогиганту в континентальной Азии, приобрести у семьи Кастильони половину акций обанкротившегося производителя мотоциклов MV Agusta. Соглашение поможет MV вернугь долги (по слухам, их сумма превышает 200 млн. евро) и наладить нормальный ритм работы.

О договоренностях с Proton и о будущем MV Agusta я и расспросил 57-летието Клаудио Кастильони.

Клаудно, как вы могли бы охарактеризовать нынешнюю ситуацию в компании? Насколько она близка к нормальной?

- Ситуация складывается лучше, чем мы ожидали, котя возобновить производство оказалось очень сложным делом. Изза широкой «разрекламированности» проблем компании-поставщики комплектующих опасались отгружать детали. На сборке работа не шла, а полала. Но этот кошмар мы уже пережили: сейчас выпускаем в день по 150 мотоциклов и уже в силах удовлетворить спрос на нашу продукцию на рынках США и Японии. К тому же ощутимо подняли уровень послепродажного обслуживания техники — это не менее важное достижение, чем восстановление производства.

 – Сколько мотоциклов MV Agusta планирует выпустить в нынешнем году?

— Около 30 000, из них 15 000 — Низоратпа, 7000 - MV Agusta, остальное — Садіча. Спрос на мировом рынке свиде тельствует о некотором дефиците продукции MV, однако пока мы физически не в состоянии производить больше. Но «наращиваем мышцы»: в январе, скажем, за-



пустили производство F4 Mille... Но если совсем откровенно, мы не то чтобы не можем производить больше, чем сейчас, не хотим. Кто-то скажет: странная прихоты.. Вовсе не так - это и философия, и рыночная позиция. Знаете, я с умилением и долей иронии наблюдаю за тем, как позиционируют себя в глазах мотоциклистов, покупателей наши конкуренты: котят выглядеть так, будто каждый из них творит двухколесный Ferrari. Но то ли умалчивают, то ли забыли, что даже руководители Ferrari однажды поняли, что нельзя увеличивать производство уникальной техники выше определенного уровня. Спрос на эксклюзивную продукцию должен превышать предложение. И другая причина не впадать в конкурентную суету: если какая-нибудь мотокомпания и получит право заявить о себе как о производителе «двукколесного Ferrari или Maserati», то это будет только MV Agusta. Я не бахвалюсь - все наши конкуренты, если наберутся храбрости, скажут то же самое. Но пока мы помалкиваем и нос не задираем - прежде надо вписать новую яркую главу в историю спортивной славы марки, в условиях ограниченного производства мотоциклов обеспечить высокий уровень качества, надежности продукции. Растет технический уровень конструкции мотоциклов. Скажем, применяем уже такую сложную вещь, как изменяемые фазы газораспределения. Уникальный стиль превосходного дизайна шасси, выполненного Тамбурини, отличают наш продукт от того, что создается в Японии. Наши мотоциклы дороже, но они того стоят: мы не экономим на производстве, как японские производители.

- Когда, вы предполагаете, комнания сможет выйти из-под государственной опеки, под которой находилась весь период после банкротства? И каким образом сделка с Proton поможет MV Agusta?

- Непременно хочу сказать, что правительство Италии очень помогло нам в трудный период. Можно было бы попытаться выбраться из банкротства собственными силами, но я рещил принять предложение Proton. Задача не в том, чтобы найти деньги на расширение - мы и без того достигли почти идеального уровня производства. Замысел другой. Proton добился ошеломительного успеха и в Малайзии, но и, что для меня более впечатляюще, вне ее. Я имею в виду успехи дочернего предприятия Lotus, расположенного в Великобритании. Мотоцикл - предмет роскоши из сектора товаров для отдыха: он не нужен, чтобы добираться до работы. Lotus из того же сектора, только на четырех колесах. Боссы Proton прекрасно чувствуют конъюнктуру этой части рынка, потому я и расцения их как идеальных партнеров для MV. И еще одно прагматическое соображение. В последние годы азиатский рынок развивается очень динамично Вспомните, еще сравнительно недавно здесь по преимуществу пользовались спросом мопеды, позже скутеры, маломощные мотоциклы, теперь же растет потребность в мощной технике. На пару с владеющим ситуацией сильным партнером у MV Agusta появится шанс извлечь выгоду из этой тенденции на азиатском рынке, укрепить свое положение. Именно так все и произойдет — уверяю вас.

 Но почему выбрали партнера именно из Малайзии? В свою бытность главой ассоциации производителей вы наладили контакт с японскими коллегами – не выгоднее ли было договориться с кем-нибудь из них?

- Не просто тесный контакт – между нами возникла дружба! Но у Рготоп'а есть одно громадное преимущество – он не производит байки. Японский партнер, приобрети он сколько-нибудь серьезное влияние, не позволил бы нам сохранить отлаженный механизм работы, итальянский дух продукции и ее индивидуальность. Рготоп на примере Lotus продемонстрировал другой подход, замечу, в условиях полного владения компанией. Lotus остался, как и был, английской маркой, производящей высокотехнологичную и очень своеобразную продукцию.



MV Agusta F4 1000 Tamburini, новейшее творение великого дизайнера Массимо Тамбурини.

вования конструкции и налаживания процесса производства.

 В ваших планах нашлось место внедорожным машинам?

 Победа гонщика Низqvarna в чемпионате мира Supermoto подчеркнула превосходство марки в этом развивающемся секторе. Неожиданный уход ведущего

Особенно в отношении того, что может удорожить производство и стоимость продукции. Судите сами, нынче 85% продукции нашей компании и КТМ байки, которые в той или иной форме участвуют в соревнованиях. Эта техника недорогая. Если позволить цене в магазинах и затратам мотоциклистов на содержание байков вырасти (что вполне может случиться), то клиентская база сократится, снизится популярность внедорожного сектора. Народ не готов платить больше Я очень обеспокоен вероятностью увеличения затрат, которую способна спровоцировать концепция V-образных двигателей. Если потребуется их производить, то, чтобы не утратить верховенство во внедорожном секторе, мы пойдем на это. Однако захотят ли подобного рода изменений любители внедорожников?

 Каким вы видите будущее MV Agusta через год и больше?

- К концу 2004-го ситуация стабилизируется, мы достигнем выпуска 7000-8000 высококачественных 4-цилиндровых мотоциклов в год. Через пять лет объем производства останется тем же. МУ Agusta укрепит свои позиции, предложит покупателям мотоциклы с эксплуатационными свойствами высочайшего уровня. Но задача всех за дач, во всяком случае для меня, — заставить покупателей наших машин улыбаться от наслаждения, когда они поедут на короших мотоциклах, и гордиться тем, что владеют частичкой мотоистории Италии. М

Интервью провел Алан КАТКАРТ, Великобритания, фото Киоши НАКАМУРЫ

Тепери повладелен итальянской MV Agusta — маразийский Protor Парттер обоща на мещать творить мотошедевры.

- Каким образом вы поделите сферы ответственности? Логично предположить, что Proton будет отвечать за административную сторону дела, чтобы вы вплотную занялись развитием продукции, маркетингом, сотрудничеством с создателями мотошедевров - Галлуцци и Тамбурини...

 Менеджеры Proton слишком далеки от нашего производства. Они составят стратегию развития компании, мы же сосредоточимся на создании продукции.

- Proton уже имеет отношение к миру мотоциклов - компания спонсирует команду Робертса в MotoGP. Вы уже обсуждали с Кенни Робертсом возможность сотрудничества?

 Это дело десятое. Когда окрепнем, то лишь тогда подумаем об участии в гонках, чтобы рекламировать наши мотоциклы. Когда эти дни наступят, мир Гран-при удивится, потому что мы представим не 3-цилиндровый байк, как все ожидают. Но это – будущее. Сейчас на первом плане задача совершенст-

конструктора Мачи и его группы в Aprilia никоим образом не повлиял на авторитет наших изделий. Мы нашли замечательную замену в лице Романо Альбесиа но. Тот, кто сконструировал шасси гоночного байка Cagiva 500 Grand Prix, достигнет цели и в секторе внедорожников! Что же касается Husqvarna, то здесь главная цель - вернуть престиж марке на рынке внедорожников. Она существует 100 лет - это самая именитая, равно как и титулованная марка в исторни гонок. Мы поступим с ней так же, как и с MV, - ограничим «тираж»: не будем выпускать больше 20 000 мотоциклов в год, даже спустя десять лет.

 Включая 2-цилиндровый ряд моделей? Это я спращиваю в связи с дебютом Aprilia 450 MX/Supermoto с V-образным двигателем, разработанным инженером Мачи?

 Это - детали. Я считаю, что любые действия в ближайшем будущем на рынке внедорожников следует предпринимать с большой осторожностью.



ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ «КИТАЕЦ»

ВМ Galaxy 125, скутер

Год выпуска 2004 | Двигатель 124,6 см² | Мощность 7.9 л. с. Масса 130 кг Макс. скорость 85 км/ч

Ориентировочная цена \$1700

Даже не спрашиваю, а утверждаю ка ждый готов ездить на мотоцикле любого происхождения, пусть на тайвань ском, танзанийском, да хоть бы произведенном в Антарктиде - лишь бы служил исправно, не хуже японского. Согласен на российский китайского происхождения - как вот этот

Скутерок приятный, выглядит современно. Завелся с первого «пинка» и не громко затарахтел своим четырехтактным двигателем. Слышу, что слегка «пла вает» на «холостых», отплевывается, отдавая дрожью в руль, дрожит и задний амортизатор - его пружина нещадно бъет о направляющую стойку. Стоило мне до-

бавить оборотов - вибрация исчезла.

Еду! Высовываюсь на дорогу, оглядываюсь, ловлю «окно» в автомобильном потоке и «вливаюсь». К пижонам себя не отношу, но когда на тебя глазе ют, растопырив глаза и рот, - это прият но. Скутер, вижу, нравится всем, даже злому гаишнику: он, старый знакомый,





как водится, пригрозил мне «палкой», что в переводе означает: не шали, ско рость не превышай. Он прав, но никто не запретит мне шнырять между автомобилями. Я это умею, если то же «умеет» «табуретка», для чего ей нужен хо роший запас мощности и адекватные тормоза. На тормоза этого скутера мож но положиться, и хотя передний дисковый, а задний барабанный - еще не совсем готовы к моим выкрутасам, постепенно притеревшись, они делают тор мозной путь короче, а мое настроение игривее. И если бы задний тормоз был дисковым, а привод к нему не тросовым, а гидравлическим, я бы с удовольствием похвалил бы эти тормоза за эффективную работу и высокую информа тивность,. Пока, увы, - только четыре балла из пяти возможных

Примерно то же скажу о трансмиссии, а точнее - о настройках вариатора, который, по моим ощущениям, не дает дви гателю как следует раскрутиться во вре-

мя разгона и «придерживает» мотор на неоправданно низких оборотах. Но четырехтактник молодец, не сдается - уверенно «вытаскивает» скутер с низов и поднимает стрелку тахометра до 7000 об/мин. А это, между прочим, 90 км/ч, которых для многих с запасом хватит не только в городе, но и на тпоссе, если соберетесь на дачу, например.

Даже если она за сотню километров, на Galaxy путь еще и выгодно проделывать бензина скутер «кушает» в три, а то и четыре раза меньше, чем любой автомобиль, а про максимальную скорость и неплохую динамику уже говорил. Отвозить любимую тещу – это на любителя, но ес ли мотануться за город на часок-другой и не раздумывайте: поспесте вернуться вовремя. Пробок машинка, как выяснили, не боится, в случае чего - съедешь с дороги, благо клиренс позволяет, а шины и подавно (ведь рисунок, как у эндуро). Смело съезжай с обочины, а то и по езжай по полю - только дыши глубже, а то в городе не надышишься. Я нады шался, удовольствие получил.

А что под седло сложить не удастся. то можно поместить в задний кофр; он входит в стандартное оснащение. Большой такой... Только крепится по-дурац ки - того и гляди отвалится. Если взять в руки дрель и кое-что в креплении переделать, чтобы держался «мертво», - тог да сможете оставлять его на улице спо койно, не переделаете - сопрут. Да и пассажиру облокачиваться на него просто



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

	Модиль	BM Gataxy 125
	Модельный год	2003
	Сухая масса, кг	130
	Габариты, им	1950/720/1100
1	База, мм	1345
1	Макс. нагрузка, кг	150
	Объем топливного бакв, п	6,0
1	Средний расход	
	топлива л/100 км	26
	Макс. скорость, км/ч	85

	Tan	1 дипиндровый
		« Тактиый
	Рабочии объем, см ^а	124 6
	Размерность, им	52.4x57,8
	Ставень сжатин	9 2
	Макс. мощность, л с	7,9
i	Система охлаждения	воздушная,
		принудительная
	Система питакия	карбюратор
J	Система запуска	алектро- и кикстартер
ħ		
М	Сперлание	BRIOMSTWACKOR

Сцеплание	автоматическое
	центробежнов
Главная передача	вариатор
Передаточное отношение	42/15-40/13

	Рама Передняя вилка Задняя подвески
ı	Тормозная систем Передний тормоз

блок двигательтраномиссия разлельная писковый Задний тормоз барабакный Передняя шина 130/60-13 Задняя шина 130/80-13

грубчатая, отальная телескопи ческал

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ Гарантия Мажсервисный пробег 1000 KM



пополнение в РОСМОТОПРОМЕ

Компания «БалтМоторс» уже шесть лет занимается продажей и обслуживанием мототехники Yamaha и Bombardier в Калининградской области. Когда же появились планы собственной сборки «бюджетной» техники, поиск партнера привел к концерну Qingqi (Чинчи) крупнейшему производителю мотоциклов и скутеров в Китае. В свою очередь, китайская компания - партнер японского гиганта Suzuki. В активе Qingqi несколько десятков моделей от 25-кубового моторизованного самоката до 250-кубового круизера, а также несколько вариантов 4-колесных мотовездеходов. «БалтМоторс», по заверению его топ-менеджеров, способна собирать до 30 000 машин ежегодно, причем любой модификации - в зависимости от того, что востребует рынок.

опасно кофр отвалится, твой слутник полетит вслед за ним

Про управляемость: она весьма и весьма неплоха, не вру. Даже и забыл.







Багажник не из самых миниатюрных



Кикстартер, равно как и два задних амертизатора (скимок внизу), для наших условий – вещи актуальные



что еду на среднеразмерном скутере, а не на «полтиннике». Руль высокий, легкий, с ним на торможении рулишь, не сильно на него опираясь Чтобы повер нуть, руль не обязательно ворочать — достаточно «подыграть» корпусом, скутер сам заваливается в поворот, как спортбайк Любому легко и душенно, если даже на крокотном пятачке развернешься быстро. А удобства, равно как и безопасности, много не бывает

Хорощо бы «русский китаец» оказался еще и надежным в рамках тест-райда (так сложилось, что испытание было скоротечным) это свойство проверить не удалось, поездить бы на «желтом» недельку другую Когда же узнал, что продавать его планируют по цене не свы ше 1700 «зеленых», растаял ну где еще найдешь скугер клас са 125 см3 за такие деньги! Еще бы наладить техсервис, обеспе чение запчастями и чтобы стои ли они недорого... Тогда, считай, народная любовь и скутеру, и «БалтМоторс» обеспечена. Н

Благодарим компанию «Автоконцент» за предоставленную экипировку







РЕЙСИНГОВАЯ БЕНЗОПИЛА



Гонки на мини-мото становятся у нас популярными: трассу можно устроить на небольшом клочке асфальта, а затраты на организацию соревнований невелики.

Но ведь стоимость импортного мотоцикла-гнома, вспомните вы, немалая – их продают по цене не плохой японской «четырехсотки»! Российские энтузиасты из фирмы «Гипербайк» задумали, дабы отказаться от импорта, собирать мини-мотоциклы сами,

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

о в шие д	AHRBIE
Размеры, им	920x320x515
Колесная база, ми	800
Дамгатель	1-цилиндровый
	2-тактный
Рабочий объем, см°	49
Охлаждание	воздушнов
	принудительнов
Мощность, л с при об/мин	4.5/6500
Главири передача	ивпиая
Сцепление	автоматическое
	чентробежное
Запуск двигателя	ручной
1	тросовый привод
Тоялианый бак, л	1.5
Макс. скорость, км/ч	до 70
Размер колес	
пареднея	90/65-6.6
заднае	110/50-6 5
Поредний тормов	AMON & 130 MAR
Задний тормоз	диск Ø 130 мм
Макс. негрузке, кг	120
Bec. Kr	19

в России, при этом удержать цену в пределах 20 000 рублей. Легко сказать...

Где добыть мотор? Парни разузнали, что на первые в истории мини мото устанавливали двигатели от бензопил. И решение нашли быстро — взяли моторчик от ручной газонокосилки. Но вот досада рабочий объем у таких моторов — 20—30 см¹, да и мощность всего до 1,5 л. с. Мало! Но настырные своего добиваются, и подходящий мотор увидели на G-scooter'е из Китая. Заказали — получили

Концепцию компоновки мотоцикла подсмотрели в аналогах, в которых ис пользуются ДВС от бензопил. Взяли за образец чешский мини-мотоцикл Blata, сняли размеры. Изменили только угол



наклона рулевой колонки - теперь он менее острый, как у японской Life. «Приту пили» его намеренно - с расчетом на то, что «миником» будут управлять и дети.

Опыт сварки «выклопушек» для двухтактников уже был, потому с изготовле нием рамы особых трудностей не возни кло. Колеса, звездочки, тормоза позаимствовали от «итальянцев» время тренировок участников соревнований на мини, так что возможность сравнить технику была. Двуктактный мотор Нурег 1 объемом 49 см' и мощностью 4,5 л. с. бойко «вытаскивает» мини-байк из поворотов. При этом мощности на максимальных оборотах столько, что для го нок в «детском» классе придется установить дополнительный рестриктор на впу-



И вот после всех сборок-подтонок пер вый экземпляр Hyper 1 на трассе! Тесты провели в начале февраля этого года в одном из московских закрытых картодромов Мотоциклик оказался очень подвижным! Зимние тесты проходили во

ске. При правильном подборе передаточного отношения мотоцика легко развивает 70 км/ч.

Конечно, 4,5 л. с. у Нурег 1 против 12 л. с. у итальянского DM – большая разница Но ведь изначально мотоцикл строился

> для моносерии, в которой стандартизация техники и строгие технические ограничения сводят к минимуму превосходство спортсмена над его соперниками за счет мотоцикла. Вместе с тем, у «российского» мини-мото бесспорные преимущества: его цена (создатели добились своего) - до 20 000 рублей. Расходы на обслуживание и ремонт будут минимальными. ведь запчасти - от газонокосилок и бензопил, а их можно купить во многих специализированных магазинах по всей стране. Все это создает возможности для участия в соревнованиях, а значит, гонки станут массовыми, еще более зрелищными, а конкуренция среди спортсменов острее. Н



«ГРОМОВОЙ ТУЗ», ОН ЖЕ КОЗЫРНОЙ

YAMAHA YZF1000R Thunder Ace, спорт-турист



В салонах — «голяк»: все, что крупнее 750 «кубов», «живьем» не купишь — по предоплате «выгребли». Народ по Москве мается, скулит: нигде «эрку» не достать, хотя цена на нее заоблачная — \$17 000!.. Но я вас спрашиваю, она вам нужна?

«Деда давно минувших дней, преданья старины глубокой...» - снисходительно отозвался про мой Thunder Ace один не самый близкий знакомый мотоциклист со стажем вождения два (ха-ха!) года. Я сперва не ответил - не хотел «обламывать». Но он не унимался: «Что ж ты, говорит, поменял свою «эрку» на эти «растоптанные тапочки» Это он котел уесть: я действительно продал R1 и те перь езжу на спорт-туристе (потому что не собираюсь «жить» только на гоноч ном «кольце»). Но не считаю, что мой нынешний мотоцикл хуже, а мой статус ниже Вот и задело за живое. «Ты что, спрашиваю, - кругой гонщик?» - «Her, отвечает, - но на своей «эрке» тебя с твоим старьем «сделаю»

Я тоже не гонщик, однако стаж вождения у меня побольше, так что знаю: на «Тузе» (это я так про Thunder Ace) чувствую себя уверенно, и какой то там почти «чайник» даже на «эрке» меня «сде лать» упарится

Вовсе не «тапочки» Thunder Ace. Это комфортная ракета с оптимальным соотношением массы и мощности, в «правильном» пластике, с жесткой диагональной рамой и изумительной управляемостью. На нем можно и «отжечь», и просто прокатиться, а можно и уйти на «дальняк». На «эрке», по мне, — так только «отжечь»

Я катаюсь с девчонкой, и она не мальш ка. После 170 км/ч ей на R1 совсем неуютно. А на «Тузе» «двести» легко переносим оба: динамика – почти та же, а комфорт на порядок выше. Плюс бак на 24 литра – вот и соображай, сколько я на нем проеду



без дозаправки. А что не впрыск, а четыре карбюратора, так это мне очень даже по душе. И пусть вилка не перевернутая – так ведь у меня пружины White Power! Задний амортизатор дорогу считывает просто сказочно, мне иравится.

Вот и получается, что когда после R1 ку пил Thunder Ace - сам себе подарок сделал. Мы с подругой пробовали по трассе «с ветерком» прокатиться - идет, как по рельсам: никаких тебе вибраций, никакого дискомфорта. А обтекатель - вообще, как в кабриолете едешь. И еще позавидунте. Мой Thunder Ace 1999 года, я его в салоне брал новым, так вот он за 7000 км масла сожрал не больше 300-350 г Вот так! В городе 145 «лошадей» на 200 кг массы - более чем достаточно: на свето форе никакие там Brabus'ы и BMW тебе не соперники! Три секунды, за которые я разгоняюсь до «сотни», для четырех колес остаются мечтой.

Жаль, что сейчас у Yamaha нет в производстве альтернативы. FJR1300-«турист», Fazer — типичный «стрит», «эрка» и остается «эркой». Вот и выходит, «Громовой туз» тузом козырным и остается ч

Фото Павла КОСОЛАПОВА

Общие данные сухая масса — 198 кг в база — 1436 мм в длина — 2086 мм в максимальная скорость — 275 км/ч в объем бензобака — 24 л. Двигатель. 4-ципиндровый, 4-тактный в рабочии объем — 1002 см в система газораспределения ВОНС в максимальная мощность - 146 л. с. при 10 000 об/мин в охлаждение — жидкостное в система питания — карбюраторная в система запуска — зпектростартер. Ходовая часть: рама — диагональная, из алюминиевых сплавов в передняя подвеска — телескопическая вилка в задняя подвеска — маятниковая Тормоза: передний и заднии — дисковые в передняя шина = 120/70-17 в задняя цина — 180/55-17.





МОЙ ПАРТНЕР — БОЕЦ

Антон СЕРГЕЕВ, фото Дмитрия ИВАЙКИНА

YAMAHA YEMSESX Worrich ATV

Двигатель 348 см⁻ Масса 180 кг Максимальная скорость 105 км/ч Ориентировочная цена \$7780



Этот четырехколесник я купил полтора года назад. Название – «Warrior», что значит «Воин»: имя ATV говорит само за себя.

Агрессивная внешность, небольшой вес, привод цепью только на задние колеса, широкие покрышки низкого давления – все вместе это призывает к драйву Не к езде, а именно драйву – это слово у меня ассоциируется с «кайфом». 1-цилиндровый двигатель более «спокоен» по «характеру», чем 2-цилиндровый двухтактник Banshee, — его ближайший родственник, и Warrior не отличается взрывным темпераментом. Преимущество «одностволки» в ее невероятной

эластичности, уверенной работе на высоких и низких оборотах

Для передвижения по пересеченной местности на Banshee существует единственный стиль езды – называется он «кавалерийский наскок». С ним можно пре одолеть глубокую лужу или крутой пригорок, перед которыми спасует и всепролазный Grizzly. Но если увяз, то, весьма вероятно, потребуется помощь трактора

На Warrior вовсе необязательно беспрестанно играть курком газа и работать левой ногой, чтобы удержаться на пике крутящего момента. Этот «квад рик» позволяет с успехом использовать оба метода – и «наскок», и «неспешную поступь». Выехали вы, и примеру, на трассу для мотокросса – можете попрытать, как на кроссаче, вместе с тем «Воин» не ставит стену непонимания между собою и водителем, он позволит и просто кататься – не отрывая колес от земли Реакции движка в меру острые, широким рулем вы легко контролируете



На смотрите, что фары невелики — дорогу освещают как надо.

поведение ATV, и даже если передние колеса «рвутся в небо», угрожая опроки нуть четырехколесник набок, остается достаточно времени, чтобы довернуть руль и опуститься на все четыре Да и тормозная динамика, когда все колеса на земле, тоже предсказуемая

По сути Warrior и есть внедорожный мотоцикл, только на четырех «ногах». Но в отличие от жесткого и бескомпромиссного кроссача, опасного для неподготовленного, для езды в седле «Воина достаточно обладать начальными



навыками мотоциклиста. Садишься за руль, осваиваешься с органами управления и буквально через полчаса удив ляещь всех своим невесть откуда взяв шимся опытом. А стоит облачиться в кроссовые панцирь и боты, — мягкий и послушный Warrior в умелых руках демонстрирует несгибаемый дух: в от-

вет на сброс сцепления резко срывается с места, весело ускоряется, легко прыгает, пролетая по воздуху с полдесятка метров, и уверенно тормозит.

Двигатель, сблокированный с 6-ступенчатой коробкой передач и оборудованный сцеплением с ручным приводом, не заставляет менять привычный по мо-





гоциклетным навыкам алгоритм рабо ты. А наличие у «Воина» электрического стартера и передачи заднего хода при необходимости легко превращает его в утилитарных вездеход хозякственно го назначения, способный уверенно ид ти по колхозному полю или тащить плуг по пашне огорода... Для кого-то это и ак туально, но не для меня. Мой Warrior всегда останется бойцом. Только таким он мне и нужен. №

Общие данные: год дебюта - 1995 сухая Macca - 180 Kr ■ 6a3a - 1200 MM длина – 1840 мм = максимальная скорость - 1 ОБ км/ч • объем банзобақа — 9,0 л. Двигатель: 1-цилиндровый. 4-тактный прабочий объем - 348 см° систама газораспределения — SOHC максимальная мощность - 30 л. с. при 7000 об/мин - охлаждение - воздушное система питания - карбюраторная - система запуска - электростартер Ходован часть: рама - трубчатая, стальная - передняя подвеска - независимая, на двоиных А-образных рычагах = задняя подвеска зависимая, маятниковая, с прогрессивной характеристикой Тормоза: передние - дисковые 🔳 задний - дисковый 🗩 передняя шина - AT22X 7-10 ■ Задняя ши-Ha-AT22X 10-9.





Мир автомобильных цыны и колес - 2004 Код 40031 **Дена** 260 pv5



Мир аудиотехники -2004 Код 40035 Цена 320 руб



Мир мотоциклов-Код 40030 Цена 180 руб



А/каталог - 2004. Код 30863: Цена 120 СD-а каталог Код 40028 Цена А/каталог + CD. Код 40029 Цена



Мир грузовиков -2004 Код 30268 Цена 180 руб



Экспертиза «За рулем» 2004. Код 30869 **Цена** 180 руб.



Мир подержанных автомобилеи 2004. код 40036. Цена 180 руб



Тест «За рулем»-2004 Код 40037 Цена 180 🞲



MO - 2004 Код 40027 Цена 180 пуб.



Маском - 2004 Код 40038 Цена 180 руб



пдд с иллюстрациями Kon 40034 Цена 90 руб.



Эксплуатируем и обслуживаем ЗиД-50 Пилот Knn 40026 Шена

ЛИТЕРАТУРА по дорожному движению И ДЛЯ НАЧИНАЮЩЕГО ВОДИТЕЛЯ

30534 Советы бывалых водителей (цв. издание). 200 стр. Цена 118 руб.

30552 Самоучитель безопасной езды.

30504 Начинающему водителю.

184 стр.

Цена 120 руб. 192 стр. Цена 125 руб.

«ЭНЦИКЛОПЕДИИ» - УНИКАЛЬНАЯ СЕРИЯ!



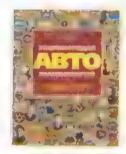
Энциклопедия мотоциклов 576 cm Код 30749 Цена



классических автомобилеи 640 CTD Код 30560 Цена 😘 .



Энциклопедия легковых автомобилей 576 стр Код 30824 Цена



Энциклопедия автознаменитостеи 224 стр Код 30668 Цена ** ,



Энциклопедия грузовых автомобилей 576 cmp Код 30522 Цена 926 руг

N 087.7

Цень с униваны с учесом почтовой доставии, преме энивторифа, и не исп сбор почты Россия за перевод денет в наш адрес (В % от стоямости заказа).

Предложение действует только на герритории России.

Бланк заказа

Заполните печатными буквами Ваш адрес (с индексом), впишите коды выбранных книг, вырежьте и наклеите на почтовую карточку или положите в конверт и отправьте по адресу. Москва, 105118 а. я 23... Ва рудем т. Т.е., кто не хочет портить ножницами любимое издание, могут скопировать оланк, заказа или написать письмо по этому же адресу с указанием всех параметров заказа обязательно печатными буквами

ФИО и адрес заказчика

қодь книг



ПОЧТЕ

Москва, 105118, а/я 23, «За рулем»

ТЕЛЕФОНУ

(095) 369-74-42

- MAIL

zrnp@novopost.com

ЦЕНТРИФУГА



МОСКОВСКИЙ МОТОСАЛОН - ШОУ СКОРОСТНОЙ РАСКРУТКИ

Мне посчастливилось побывать не только на всех московских мотоциклетных выставках, но и на многих зарубежных. Одно могу сказать точно: более странного шоу, чем последний Московский международный мотосалон, я еще не видел! Впрочем, странности имеют объяснения.

Прежде всего, бросается в глаза пол ное отсутствие главных «игроков» наше го мотоциклетного рынка (не буду пере числять, дабы лишний раз не льстить их самолюбию). Из брендов «класса преми-ум» посетители выставки смогли лице вреть лишь Ducati, Harley-Davidson, Каwasaki и Yamaha. Последияя, кстати, была представлена аж на трех стендах – наши поздравления концерну, набрав шему столь энергичных дилеров!

Причины этого «равнодушного бойкота» - в той странной ситуации, которая сложилась на нашем мотоциклетном рынке:(новых дорогих «иномарок») в последние годы: обжегшись несколько раз на молоке, торговцы теперь дуют на воду и работают фактически под заказ. Боль шие же концерны проводят «кампанию заказов» лишь раз в год, под сезон. В результате прибывающие в Россию мото циклы не успевают и толком постоять в торговых салонах - моментально ухо дят к своим новым хозяевам, Наивный покупатель, пришедший весной в поис ках «новой тачки», уйдет ни с чем - «все уже распродано». В лучшем случае полу чит предложение внести задаток с тем, чтобы получить новинку... в середине или в конце лета. При такой схеме торго вли участие в весенних выставках, дейст вительно, не имеет смысла

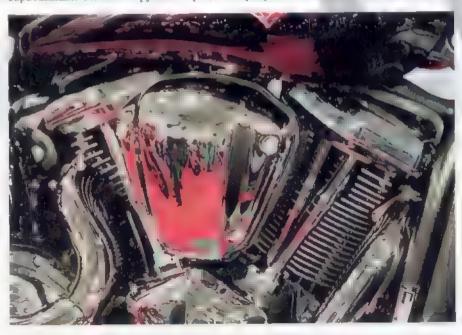
Вторая причина – в непоколебимой вере «больших игроков» в то, что о них «и так все знают». Дескать, круг безум цев, способных выложить 15-20 «штук зеленых» за столь непрактичный аппарат, исчезающее мал, информация в этом тесном кружке возникает и распространяется естественным образом. Так стоит ли тратиться на участие в «заштатной выставке»! Это выглядит очередной попыткой «идти своим путем», что пока никому успеха не приносило.

Вот и получается, что Московский мотосалон объединил тех, кому срочно необходима раскрутка: новых игроков нашего рынка, аксессуарщиков и, как ни странно, представителей российских мотозаводов – Ирбитского и Ижевского (Отсутствие ковровчан наводит на грустные размышления.) Действительно, изо всех выставочных площадок города лишь Экспоцентр на Красной Пресне способен работать в режиме центрифу ги. При всех справедливых нареканиях (удаленность от метро, трудности с пар ковкой, высокие расценки на все и вся и т.п.) он все же остается тем местом, ку да «ноги сами несут». И не ослабевавший все четыре дня натиск публики лишь подтвердил эту истину

Начнем с «наших». Ирбитский мотозавод показал практически всю свою гамму – от утилитарного Gear-Up до не выносимо стильного Retro. Любопытно, что последний красовался с передним дисковым тормозом – тогда как за рубе жом его предлагают с классическим барабанным. Вполне в русских традициях установки агрегатов «Волги» на трофейный Mercedes.

На стенде ОАО «Ижевские мотоциклы», помимо их традиционной и не очень (а куда прикажете отнести везде ход «Самсон»?) продукции, красовалось несколько новинок. Во-первых, мини круизер «Корнет» с 50-кубовым но уже 4-тактным двигателем китайского производства. Во-вторых, занятный 50-ку бовый мотард. В-третьих, симпатичный стеклопластиковый «обвес» для класси ческих «Ижей»

Еще один ижевский «перчию скрывался на стенде Национальной Российской мотоциклетной федерации. Это мотоцикл-вездеход с 2-цилиндровым «водяным» двигателем «Иж-Юпитер» Он устрашал своим «рубленым топором» внешним видом (впрочем, не стоит судить строго: ведь это — фактически «носитель агрегатов», а не товарный продукт), но ходовые достоинства мно-











2004 v 15 more \$41



Если подступает хандра, пора применять антидепрессанты. А принимать «дозу» приятнее всего в кругу «подсевших» на ту же «иглу».

В нужное время я был в нужном месте, и здесь сразу осознал, что это отнюдь не микрокопия международного мотосалона, а нечто совершенно иное действо скорее языческое. Здесь почти нет величавых «икон» из Японии и Италии: в этом храме поклоняются своим богам — двухколесных идолов великое множество

Видели бы вы, что натворили парни из британского клуба стритфайтеров Многие воспринимают «стриты» как об разчих дешевого способа реанимировать упавший спортбайк. То, что я увидел, в рамки примитивизма никак не уклады вается: вусмерть затюнингованные «фай теры» затуманили взор роскошью! И не в первую очередь роскошью облика. Вот оснащение «стрита» на базе Suzuki GSX-R1100: усиленный маятник (JMC, Нагтіз), гоночная выпускная система, воздушные фильтры низкого сопротив ления с тюнингом карбов DynoJet, усиленные траверсы, ударостойкие крышки двигателя (NRC), демифер руля, допол-



нительные масляные магистрали для лучшей смазки распредвалов, нитрос, армированные тормозные шланги, мощные передние тормозные скобы и масля ный радиатор увеличенной площади. Штатные крышки двигателя защищаются накладками из карбона или кевлара А вот прозрачная крышка сцепления — она позволяет видеть как бъется, перекачи вая маслянистую кровь, пламенное серд це «уличного бойца»

Многие члены клуба этим не ограни чились и провели глубокий тюнинг дви гателя, расточили цилиндры, установили облегченные кованые поршни и злые» распредвалы, титановые клапаны и шатуны, усиленные клапаные пружины, отполировали каналы и заменили корзины сцепления.

У вас, читатель, уже голова пошла кру гом? Но и это не предел на пути к совершенству. Если вы один из тех, кому 180 л. с. на заднем колесе едва хватает для поездок за святой водой (пивом), и вы не представляете своего существования



за 250, то вот вам еще экспонаты - они с наддувом

Гурбонаддув поэволяет получить со лидную прибавку мощности, но платой на это часто становится неравномерная характеристика. Сложности с дозирова нием газа приводят к тому, что мото

Из-за чего самых хулиганистых стритфайтеров с турбонаддувом (предназначенных исключительно для уличных безобразий) относительно мало. Тогда турбированные звери обретают гипертроодного из двух передних тормозных дисков, перерождаются в дрэг-байки. Примеры подобного технического безумия -1460-кубовый дрэгстер, подготовленный фирмой Big CC Racing, и дрэг-трайк, также оснащенный турбонаддувом. Как ни

> танских законов остался дорожно-легальным. Особый разговор - об аэрографии. Все без исключения мотоциклы представляют собой произведения искус-

странно, трайк при всем своем всеобъемлющем тюнинговании и строгости бри-





лярны стиль «Фонтези» и сюжеты на темы сериала «Властелин колец». Одна работа привлекла особое внимание. Бак бордового с разводами «стрита» на базе Suzuki GSX-R1100 покрыт стильными черно-белыми фотографиями девушек. Но воисти ну бъющий наповал сюрприз ожидал, когда я приблизился к нему вплотную: бордовые разводы оказались прекрасными женскими лицами и телами, повторяющими изгибы великолепного мотоцикла и искушающими байкерскую душу на грех запретной скорости и порочной красоты

С трудом я стряхнул с себя греховные чары и продолжил путь. Но замер у общирной экспозиции старинной техники Немало скажу вам, повидал, но, честно признаюсь, такого собрания интереснейшей мотостарины не видывал. Многие мотоциклы даже не смог опознать самостоятельно — приходилось вчитываться

в таблички. Одно из интересных откры тий, которое для себя сделал, Brough Superior. Черный мотоцикл с V-образной «двойкой» и параллелограммной передней вилкой выглядел столь изящно, что надолго приковал взглид. Другой -Sunbeam - поразил оригинальным клапанным механизмом и системой ручного переключения передач. Воскитил (не одного меня - очень многих) «дедушка» современного короля супербайков - одношилиндровый Ducati. Рядом - «бабушка» современной королевы красоты спортбайков - MV Agusta, Завершал исторический ряд Suzuki под номером «7», тот самый, что когда-то привез к победе Барри Шина. Среди всего этого обилия знаменитостей ушедшей эпохи скромно стояла «Ява»-старушка. Здесь я подзадержался, дотому что рассматривал... Нет, не ее. а англичан, очень многие изучали «Яву» с не меньшим интересом, нежели,

скажем, MV Agusta или Ducati. Они и не подозревали, что это техническое чудо можно без особого труда купить в России по цене обеда в пабе..

Не успел как следует насладиться видом памятников старины, как услышал объявление о начале стант-шоу. И поспешил туда: близилась самая зрелищная, захватывающая часть шоу.

Первым выступал Нил Портер – восходящая звезда британского стант-райдинга. Он завоевал уважение редакции журнала Streetfighters тем, что исполнил выдающееся «стоппи» на BMW 1150GS. Сотрудник редакции рассказал: до Пор тера на этом мотоцикле подобный трюк не удавался никому. Нил поразительно легко поставил свой Fireblade на заднее колесо и, не держась за руль, проехал около полусотни метров, безукоризненно сохраняя баланс. Следующий номер стант-райдера — езда на заднем колесе



великим количеством искр и аплодисментов. Закончив издевательство над ас фальтом, пилот пересел на тюнингован ного Вапскі' а без глушителя, на котором произвел продолжительный отжиг рези ны в движении по прямой и по кругу. Как следует закоптив ликующую толпу, Портер решил, что произведенный эффект еще недостаточен. Встал лицом к мотоциклу, зажал переднее колесо меслу ног, как зажимают для порки голову шкодившего шалопая, и, поворачиван чилот, из етороны в сторону, произвередной отжиг. Прошло несколько

минут пытки, резина не сдавалась. Нил вновь уселся за руль. Через три минуты безумия и пронзительного визга раскрученного до красной зоны мотора, цель была достигнуга: в толпу полетели куски разорванной шины. Что вызвало у зрителей пархо контролируемую бурю эмоций. Повольный собой каскадер снял

шлем и откланялся с чувством выпол ненного долга и с улыбкой чещирского кота (Манчестер расположен в Чещире)

На триальном мотоцикле выехал Дженсон Финн В программке шоу указывался список любимых трюков спортсмена: прыжки с трамплина через толпу (Финн обладает мировым рекордом



в этом виде – он перепрытнул через 21 человека), езда на малой скорости, настойчивые попытки кастрировать напарника путем отжига резины на причинном месте... (То-то, я гляжу, в толпе заметно при бавилось представительниц прекрасного пола: видимо, предстоящее выступление их особенно взволновало). Поприветствонав зрителей, Джейсон немедленно продемонстрировал то, чего лично я «вживую» до сих пор не видел никогда -«эмейку» на заднем колесе. Не дав публике оклематься, пилот исполнил «стоппи», но прежде, чем опустить на асфальт зад нее колесо, пируэтом развернул мотоцикл вокруг переднего. Далее последовал каскал тоюков, состоящий из козления сидя на баке, прыжков на заднем колесе и перепрытивания с разгона через лежа шего ассистента. Пересиганул через напарника дважды, в третьем пике высту пающий вместо прыжка совершил экс тренное торможение и остановил перед нее колесо мотоцикла в опасной близости от промежности партнера. Глаза у зрительниц расширились, заблестели, губы застыли, брови вскинулись... На радость девицам, ничего особо ценного раздавлено не было: Джейсон продемонстрировал, как можно перешагивать на мотоцикле через людей, валяющихся на мостовых в самых причудливых позах Но опытный трюкач угадывал настроение публики: нельзя, чтобы всякий «смертельный номер» завершался благо-



приятным исходом... И следующее перешагивание завершилось тем, что заднее колесо мотоцикла остановилось на заднице ассистента. Последовал «отжиг«! Однако мастер остался мастером: это была очередная его мистификация — для лежащего все обошлось без дыма и крови.

Свое мастерство продемонстрировали мастер «бешеных табуреток» Ричард Хэйвуд и национальный чемпион Вели кобритании по стант-райдингу Сонни Фергюсон

Под занавес стант-шоу парковку с заносом продемонстрировал облада помов рекорда Гиннесса в этом виде стантдрайвинга Русс Свифт. Это было единственное выступление на автомобиле, однако интерес к нему публика проявила огромный. Трюкач несколько раз парко вал свою «Мини» между двумя другими машинами, каждый раз расстояние меж ду ними уменьшалось. В конце концов, парковка получилась настолько плотной. что зажатый автомобильчик выехать уже не смог. На прощание, Русс Свифт извинился за «четырехколесную природу» выступления и, чтобы загла дить вину, несколько раз подиял свою «Мини» на два задних колеса



TRACE ASTOMOSSIBUILDE ACTOR



Любую книгу издательства «За рулем»

можно найти и заказать по адресу в Интернете http://knlgl.zr.ru

По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефонам; (095) 261-37-61; 261-07-23

Карты, атласы, глобусы и другую картографическую продукцию

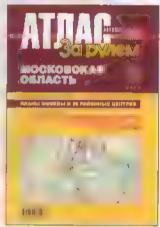
можно приобрести в магазине «Глобус» по адресу:

Москва, Волгоградский проспект, д. 45

Розничная продажа: тел. 177-81-63; оптовая продажа; тел. 177-57-77

Интернет: www.magp.ru









Легенда гласит: заслуженный скульптор всех времен и народов Микеланджело Буонарроти на вопрос «Как вы, уважаемый, умудряетесь ваять такую красотищу?» ответил: «Как-как... Да просто беру кусок мрамора и отсекаю к чертовой матери все лишнее!» Где здесь правда, а где вымысел - неведомо. Может, и не так все было вовсе. Может, фаны Микеланджело до того доставали (ломятся и ломятся, понимаешь, в мастерскую, работать не дают, весь подъезд поисписали своими «Миша, ай лав юв»), что не выдержал творческий человек, сорвался, выскочил разъяренный с кайлом в руках на надоедливых поклонников с жутким рыком «Поотрубаю все лишнее!»

Времена меняются. Оказывается, можно создавать великие, в буквальном смысле этого слова, произведения монументального искусства, не отсекая лишнее, а совсем наоборот - всячески его преумножая и лелея. Москвичи не дадут соврать. Но речь сейчас не об этом...

Не иначе, как следуя заветам великого Микеланджело, замутил свой уникальный проект швейцарский конструктор и гонщик Жерар Мелли. Активно выступавший в кольцевых гонках с 1974 по 1981 год (довольно-таки успешно в 1977-м он стал чемпионом Швейцарии в классе 750 см³). Медли не понаслышке энал, что значит для победы легкая и прочная рама. Когда наступила эпоха уже классической теперь диагональной алюминиевой конструкции, Жерар на какоето время успокоился - вот, казалось бы, рамное совершенство. Но совершенству, как известно, предела нет. Точнее, неутомонные особы вроде Мелли маниакально стремятся предел этот отодвинуть.

Что есть современная «диагональ»? Конструкция, сваренная, склепанная, скрученная, склеенная из деталей, которые в свою очередь отлиты, выкованы, выточены, а то и имеют явно внеземное происхождение Мелли избрал другой, совершенно радикальный метод. Раму для его революционного мотоцикла решено было «вырубить» из цельного куска алюминия. Вот так вот, по-нашему, с размахом...

В 1999 году под это дело в Сьере, кантон Вале, три партнера - Жерар Мелли, Кристиан Майор и Иван Саламин - основали акционерное общество Melly Technologies. Проект начал приобретать реальные очертания. Расчеты (сопромат, не хухры-мухры!) Мелли заказал специалистам находящегося под боком, в Сьоне, Валейского университета - Haute Ecole Valaisanne (HEVs). Ну, а потом пошло-по-



ехало - системы компьютерного проектирования. САД-САМ всякий-разный, деревянные модели. В изготовлении рамы, запатентованной под названием Melly Monobloc, были задействованы швейцарское и французское отделения транснационального алюминиевого гигинта Alcan. Непосредственно деталь вырезалась жутко навороченным фрезерным станком на предприятии Alcan под Парижем. О, это действо было достойно Копперфильда! Алюминиевый блок весом 450 кг (обошелся, между прочим, в две с половиной тысячи долларов) подвергался в течение 10 часов замысловатой экзекуции, в результате которой получилась 27-килограммовая загогулина, по сути и являющаяся рамой. Все это снималось на видео. Для потомков. Посмотрел и я. Стружки летят, оклаждающая жилкость кипит настоящий «индастриэл». «Оскара» не дадут, но вставляет

Pama Melly Monobloc оказалась немного тяжелее лучших японских аналогов, но вот по прочности состязаться с ней другие конструкции вряд ли способны. Ла и общий вес мотоцикла удалось снизить за счет того, что рама полутно выполняет другие функции. Например, высверленное в ней отверстие - ничто иное, как картер коробки передач. В результате байк весит 140 кг, то есть, как



450-жилограммовый «исходник»



вот уже ков-что вырисовывается .



... Этот такиственный объект и ость рама Melly Monobloc. Все лишнее отсечено

тут же заметили журналисты, на 5 кило меньше, чем Honda Валентино Росси.

«Рама – сердце байка», – заявляет спец по металлообработке Иван Саламин. Да поняли мы уже, поняли... Не мотор же в самом деле! Мотор можно коть от трактора А коть от снегохода. Так и поступили. Отбросив иронию, признаем, что 32-килограммовый мотор, взятый от снегохода Polaris, – штука серьезная. Уже в «родной» версии при объеме 700 см³ этот двухцилиндровый рядный двуктактник жилкостного охлаждения выдавал 150 л.с., а после вмешательства швейцарской стороны в его внутрениие дела (он же американец!) вообще озверел – 210 «лошадей» при 950 см³.

Мотоцика, получивший имя Віце Rage («Голубой гнев»), предъявлен на суд мотообщественности в 2003 году. Достойный аппарат — передняя вилка перевернутого типа, переделанный задний маятник от Ducati 916 на моно-



Blue Rage «но». И без одежки он по-серему красие и без одежки.

амортизаторе Showa, тормоза Brembo плюс два эффектных ствола выпускной системы от Millet Racing. Колеса обуты в гоночную резину Dunlop, ведь Мелли всерьез собирается опробовать Blue Rage в итальянской серии Supertwin.

Автор дизайна углепластикового об текателя - парижанин Поль-Эрик Марьяваль. Ну что тут скажешь? Поль-Эрик своего добился. Внешность определенно удалась. Не «обмылок», но и остроты в меру. Что и засвидетельствовали авторитеты в этой области. Вечером 25 сентября в Париже Глинн Керр, прези дент Ассоциации мотоциклетного дизайна (MDA), огласил победителей Motorcycle Design Awards 2003. В категории «Концепт-байк» почетное третье место разделил с Voxan Black Magic именитого Саши Лакича наш сегодняшний герой - Melly Blue Rage. Кстати, первый приз в этой номинации по

лучила Yamaha MT-03, а второй — само движущийся (ой ли?) гиперкурьез Dodge Tomahawk. Достойное соседство.

«Отсутствующая как класс» рама Vincent, легендарная «Перина» Norton, гоночные конструкции Seeley и Egli, «диагональ» наконец — Мелли прилюдно снимает шляпу перед ними и недвусмысленно намекает, что и его Monobloc достоин занять место в этом ряду. Куда ж без амбиций по нынешним временам!

Я вот о чем подумал. Хорошо, что Жерар Мелли вздумал таким замысловатым способом изготовить мотоциклетную раму, а не утюг, к примеру. А то читали бы вы об этом в журнале «Утюги». Где-то после отчета о тесте нового «Филипса» и перед очерком об эволюции ветеранов-«паровиков». М

Автор выражает благодарность Рите САЛАМИН за помощь в подготовке материала



САМЫЙ ПЕРВЫЙ СУПЕРБАЙК

HONDA CB750

Точную дату не назову, но готов поручиться, что современная мотоциклетная эра началась во второй половине 60-х Давайте вспомним... Тогда японские мотокомпании захватили все рынки (по ту сторону «железного занавеса», разумеется), но лишь в ареале небольших куба тур - до 500 см°. В больших же царили «британцы» - BSA, Triumph, Norton, Reval-Entield Архаичный Harley Davidson и путучные «деликатесы» типа MV Agusta 600 или Munch Mammut дишь оттеняли английскую гегемонию. «Британцы», как один, были сконструирова ны по общей схеме: рядная парадлельная «двойка» воздушного охлаждения (650-750 см' рабочего объема и мощ ность чуть более 50 л. с.), привод верхних клапанов штангами от нижнего распред вала, 4-ступенчатая коробка передач, стальные рамы, спицованные колеса, барабанные тормоза... И никаких сибарит ских штучек типа электростартера)

И именно тогда поползли слухи о том, что Honda всеми силами стремится по пасть в «высшую лигу» и в качестве сви детельства о соответствии готовит собственный 750-кубовый аппарат. Никто не сомневался, что это будет очередной «англоман» с рядной «двойкой» — нечто вроде разросшенся в размерах модели СВ450. Действительность превзошла ожидания! Прототип Honda СВ750, явленный миру в конце 1968 года на мотосалоне в Токно, выглядел пришельцем из далекого будущего: у него было не два цилиндра, и даже не три. Четыре!

Сенсационную Honda, если говорить ответственно, нельзя назвать первой в мире мотоциклетной «четверкой» Но надо учесть, что «древние» Indian Four или Ariel Square Four к тому времени уже успели хорошо подзабыть, а уже упомянутые MV Agusta и Munch являли собою особняком стоящую породу: штучные экземпляры по астрономическим це нам, тяжеловесные и неповоротливые Фридль Мюнх, оснастивший свой мотоцикл автомобильным мотором, ни на какую спортивность и не претендовал, а граф Агуста специально распорядился утяжелить дорожный аппарат, чтобы никому в голову не взбрело переделывать его в гоночный, соперничающий с теми, что содержались в его «конюшне».

В противовес им Honda пообещала выпускать свое чудо-юдо массовым тиражом и продавать лишь чуть дороже 2-цилиндровых «британцев». И сдержала обещание. Уже через несколько месяцев после заявки, в начале 1969 года, Honda

СВ750 поступила в продажу. Спрос на них оказался сумасшедшим! Но первые два года все до одной мащины раскупили американцы — другим рынкам просто ничего не доставалось! Несмотря даже на то, что компания планировавшан



в первый год изготовить 8000 СВ750, ухитрилась выпустить вдвое с лишним больше – 17 000 байков.

Что же получал мотоциклист-америка нец, заплативший почти полторы тысячи долларов? (Не спешите изумляться дескать, почти даром - тогда более полновесным был «бакс». Сравните: полноразмерный автомобиль Ford LTD стоил три «штуки»). А получал необыкновенно гармоничный мотоцики (он и сегодня смотрится "потрясающе) с необычайно сложным по тем временам устройством Четыре цилиндра располагались в ряд, верхний распределительный вал воздей ствовал на восемь клапанов - по два на каждую камеру сгорания. Привод и распредвала, и коробки передач - це пями, в середине блока (такое решение, заложенное еще на первых гоночных «четверках» 20-х годов - см. «Мото», № 2-2004 - позволяло не только получить двигатель компактным, но и снизить нагрузки на валы и их опоры Но как же проклинали его механики...) Эту схему японские инженеры опробова ли на гоночных мотоциклах, завоевавших немало чемпионских титулов. Система смазки - с сухим картером, внушительный маслобах разместился на месте правого «бардачка». Каждый цилиндр «питал» индивидуальный карбюратор с постоянным разрежением (CV). В блоке с двигателем - 5-ступенчатая (а не 4-ступенчатая, как у «британцев») коробка передач, привод на заднее колесо цепью. И еще одним новичок посрамил английские машины: запуск - электро-



стартером, ero Honda применяла на своих мотоциклах еще с конца 50-х годов.

Ходовая часть революционностью не отличалась: конструкторы концерна применили классические решения. Но выполнили их на очень высоком уровне Стальная дуплексная рама, мощная передняя телескопическая вилка, задняя маятниковая подвеска с двумя амортиза торами, спицованные колеса, задний барабанный тормоз. А вот спереди, впервые для серийного мотоцикла, – дисковый тормоз с гидроприводом (на МV Agusta 600 тоже стоял «диск», но с тросовым приводом, и эффективность его была столь малой, что вскоре итальянцы вернулись к «барабану»)

Первый 4-ципиндровый мотоцикл Honda ~ гоночный RC160 образца 1959 года.

Динамику мотоцикла описывали такой фразой: «Если резко крутанете ручку таза, в последствиях не вините никого – сами того хотели!». Может быть, в наши времена разгон «за пять секунд до сотни» вызовет снисходительную усмешку, но тогда это было нечто! Владельцы-оп тимисты, назовем их так, уверяли, что им удавалось развить скорость 200 км/ч, менее восторженные поговаривали о 185. Для показанного в Токио прототипа компания заявила максимальную мощность 75 л. с. при 9300 об/мин





Силовой агрегат C8750 - «цепной набор».

За 35 минувших лет нисколько не поблекла красота первои Honda CB750.



Гоночный вариант для Дайтоны. На 176 кг снасяженной массы 90 л.с.

Конструкторы концерна решили успех развить в триумф. В 1971 году у первого супербайка появився клон — менее мощ ный (48 л. с.). но легкий (184 кг сухой массы) 500-кубовый Нопаа СВ500. Через год семейство дополнил СВ350 (34 л. с. 170 кг). «Малыш» оставался малоприметным до 1974 года, когда на сцену вышел его улучшенный вариант — СВ400 Four Инженеры концерна, увеличив рабочий объем, подняли мощность до 37 л. с., но еще и снабдили мотоцикл 6-ступенчатой коробкой передач. Динамика разгона ств

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Honda GB750 Модельный год 1969 218 Сухал масса, кг 6a38, MM 1455 Даигатель 4-ципиндровый радный, 4-тактный Рабочий объем, см! Размерность, им 51/63 Макс мощность. л с при об/мян 67/8000 Макс, прутищий момент, и м при об/мин 59 8/7000 Коробка передач 5-ступенчатая Passa дуплексная, стальная Передняя вилка тепескопическая Задняя подвеска маятниковая Передний тормоз Дисковый Задний тормоз барабанный Лередиля шина 3,25-19

4,00-18

и сухую массу 200 кг, но в документах, приложенных к серийным образцам, указала более реалистичные 67 л. с при 8000 об/мин и 218 кг. Все равно, в конце 60-х годов такое соотношение мощности к массе воспринимали как прорыв! Honda CB750 — тот самый мотоцикл, который впервые удостоился тер мина «супербайк»

Концерн взял тайм-аут в мотоспорте, но для СВ750 сделал исключение. В 1970 году в самой престижной американской гонке Daytona 200 вышли на старт спе циальные мотоциклы, созданные на ос нове серийных: предельно облегченные, с форсированным мотором, 2-дисковым передним тормозом и дисковым задним. Дик Манн легко выиграл соревнование, к удовольствию заправил Honda и ее дилеров



Honda CB400 Four. Долой четыре глушителя!



Задили шина



Впервые на серхином моточикле дисковый тормоз с гидроприводом.





Финальная версия C8750F II; дисковые тормоза спереди и сзади, сборные колеса системы Comstar, выпускная система «4-в-1».

ла куда веселее! Кроме того, привлекал внимание и модернизированный дизайн новинки. На смену бензобаку округлой формы пришел модный в середине 70-х граненый, вместо выпускной системы с четырымя отдельными «трубками» смело применили единый глушитель и красивое переплетение уходящих в него труб

Между тем, конкуренты не дремали. В середине 70-х свои «четверки» соорудил каждый из «японского квартета», и уже в конце десятилетия эту схему именовали не иначе как «универсальный японский мотоцики». Забавно, что не погнушалась скопировать этот образец и почтенная

итальянская компания Benelli. У самой же Honda роль флагмана перешла к 1000-кубовому 4-цилиндровому оппозиту под славным именем Gold Wing.

В общем, СВ750 проделала типичный для всех супербайков путь — от «необузданного зверя» к «туристической карете». Что вызвало соблази: а не увеличить ли привлекательность машины для «дальнобойщиков? Так в конце 1975 года родился самый неожиданный вариант —



Святая простота приборного щитка: слидометр, тахометр и несколько контрольных ламп.

с автоматической коробкой передач. Дефорсированный до 47 л. с. двигатель многозвенной цепью соединялся с гидро трансформатором. Рычаг переключения передач остался на своем привычном месте, но на сей раз выполнял роль селектора режимов: «нейтраль», понижающая и повышающая передачи. Выбранный режим отражал блок контрольных ламп (занявший место тахометра)

Увы, публика «мотоцикл с автоматом» не оценила, и компания выпустила ни чтожное количество этих машин. На радость коллекционерам.

Но все проходит, в том числе и слава «самой крутой тачки». В конце 1978 года компания представила полностью обновленную 4-цилиндровую серию СВ с двигателями, оснащенными двумя верхними распредвалами и 4-клапанны ми головками цилиндров. А Honda СВ750 первой серии стала во всем мире желанным японским олдтаймером для знатоков, даже несмотря на внушительный для «коллекционной штучки» тираж: 553 000 экземпляров. ≪

Фото на архива редакции и журнала Motociclismo d'Epoca



Год 2004 претендует на то, чтобы его назвали годом полноприводных байков: Yamaha выбросила на рынок эндуро WR450F 2-Trac (успех его продаж га-

рантирует победа Давида Фретинье

в «Дакаре»), на подходе модель скутеравнедорожника

В гонку новинок включились американцы - не хотят упускать пальму пер венства в производстве мотоциклов класса 2х2, ведь их Rokon около 30 лет оставался единственным в мире серийным двухколесным полноприводным экипажем. И вот небольшая компания Christini Technologies, Inc. из Филадельфии продемонстрировала прототип мотоцикла Christini AWD (аббревиатура «AWD» означает All Wheels Drive, по-русски - «все колеса велущие»). В отличие от Yamaha (она сделала ставку на гидротрансмиссию разработки Ohlins) или Rokon (тот с ценными передачами), в Christini «изюминка» привода – в спиральных конических передачах и легких приводных валах

Подобная схема была отработана на велосипедах, выпускавшихся с 1996 года, и защищена патентами в США, Австралии, Канаде и Европе. А сама идея полноприводности пришла в голову инженеру Стиву Кристини ровно десять лет назад. Катаясь во время дождя на горном велосипеде, он несколько раз больно грохнулся. Дабы в дальнейшем обезопасить себя, а заодно и человечество от синяков, совместно с Майком Данном построил в 1996 г. первый AWD-велосипед. Первенец-всепролаза был лишен подвесок колес, а в приводе переднего колеса (от заднего) применил цепную передачу. В 1998 удалось отказаться от цепи, а в 2001 за счет применения гибкого вала сделать подвеску заднего колеса подрессоренной.

Новинка пришлась по вкусу любителям горных байков, XC-триальным ездокам, «велодальнобойщикам» и прочим экстремалам. Их привлекают явные преимущества горных велосипедов AWD при прохождении подъемов и поворотов, в удерживании машины на прямой на скользких покрытиях, камнях, грязи, снегу. Даже если все время ездить по асфальту, возникают ситуации, когда система AWD помогает

Хотя компанию Christini Technologies.

Inc. нельзя назвать большой (в штате шесть человек, помимо временно занятых рабочих), дело быстро пошло в гору. И тут Стиву пришла вполне логичная мысль: расширить сферу применения своих патентов на мотоциклы эндуро.

Передний привод Christini AWD схож с приводом велосипеда, но есть два различия: во-первых, система приводится от двигателя (у велосипеда – от заднего колеса), во-вторых, вдоль перьев вилки проходят два симметричных, противоположно вращающихся вала (с продольными шлицами). Такая схема привода сба лансирована, не передает на вилку скручивающий момент, что обеспечивает легкость управления.

Подключение «передка» осуществляется муфтой свободного хода, вмонтированной в ступицу переднего колеса. Система валов передает вращение к передку с замедлением по сравнению с задним колесом. Это поэволяет заднему колесу быть ведущим. Но только до тех пор, пока оно не забуксует – тогда крутящий момент пойдет к переднему колесу. Или в случае, когда переднее колесо пойдет козом. Таким образом, система играет



Не мудоствуя дукаво, первую ступень переднего поивода от выходного зала КП спекали цепной.

роль АБС. А поскольку передний привод включается только по мере надобности. потери мощности минимальны.

Следующим шагом, по заверению Стива Кристини, будет создание дорожного мотоцикла, в котором главное преимущество системы Christini AWD будет использовано для улучшения управляемости аппарата во время поворотов на асфальте. Кроме того, на таком мотоцикле даже не особенно умудренный опытом водитель



Последняя ступень привода - двумя шлицавыми валами В ступица спратана муфта свободного хода.

или вовсе новичок будет чувствовать себя вполне уверенно в ситуации, когда внезапно попадет на скользкое покрытие.

Пока (по крайней мере до середины 2004 года) мотоциклы Christini не поступят в продажу — заканчиваются их испытания на надежность, безопасность, завершается и доводка дизайна. Но уже ведутся переговоры с несколькими крупными американскими компаниями о партнерстве. Как видим, янки со свойствен

ным им размахом организуют дело масштабно. Уже не гематомы, а другая великая движущая сила руководит ими - ревность. Штатники зорко следят за успехами японцев, а тут представился случай их обойти. И уж своего шанса американцы не упустят. Это колеса могут быть все ведущими. В конкуренции - только США! 🙌

Брагодарям Стива КРИСТИНИ (www.christini.com) за помощь в подготовке материала

CIVAR БУДЕТ РАЗНЫМ

Украинская группа энтузиастов задалась целью «объять необъятное» - разработать многоцелевой мотоцикл. Проект получил название Civar Если точнее, планируется создать целое семейство, включая внедорожники: полноприводный колесный (с механической и гидрообъем ной трансмиссией), 3-гусеничный, 2-гусеничный с лыжей и на шинах-пневматиках. Уникальность конструкции не только в использовании деше-

вых комплектующих

отечественного мотопрома, но и в возможности установки любого двигателя (от 3 до 30 л. с.), как двух-, так и четырехтактного.

«Ноу-хау» концепции - модульная конструкция двигателя и движителя, позво ляющая комплектовать аппарат по желанию покупателя. Чтобы максимально удешевить машину, предусмотрен «принцип конструк-

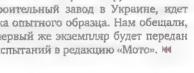
тора» - возможность заказывать лишь отдельные узлы в добавление к имеюшимся (например, двигателю, колесам, частям подвески).

Название Civar (Цивар) - ни что иное, как дань памяти предкам создателей проекта Бориса и Александра Ивасюков и Григория Гуменного - все они родственники.

Проект возник не на пус-

том месте: Григорий Гуменный участвовал в создании полноприводного мотоцикла «Баксан-80 2WD», на котором команда «Мото» заехала на Эльбрус

Изготовить первые Сіуаг взялся прежде связанный с мотопромом крупный машиностроительный завод в Украине, идет сборка опытного образца. Нам обещали, что первый же экземпляр будет передан для испытаний в редакцию «Мото». 🙀



Fe, Al, Mg, Ті... ИГРАТЬ ПОДАНО!

БАЙКУ: ОТ СТАЛИ ДО ТИТАНА

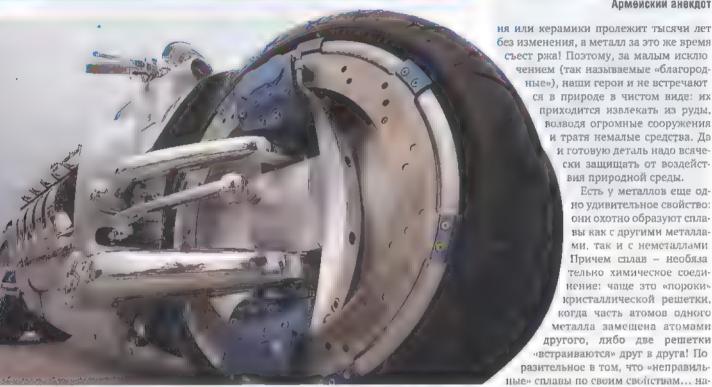
«Мы пойдем разгружать люминь. А умники будут грузить чугуний!» Армейский анеклот

съест ржа! Поэтому, за малым исклю чением (так называемые «благородные»), наши герои и не встречают ся в природе в чистом виде: их приходится извлекать из руды. возводя огромные сооружения и тратя немалые средства. Да и готовую деталь надо всяче-

ски защищать от воздействия природной среды.

Есть у металлов еще одно удивительное свойство: они охотно образуют сплавы как с другими металлами, так и с неметаллами Причем сплав - необяза тельно химическое соединение: чаще это «пороки» кристаллической решетки, когда часть атомов одного металла замешена атомами другого, либо две решетки «встраиваются» друг в друга! По разительное в том, что «неправильные» сплавы по своим свойствам... намного лучше чистых металлов: манипулируя добавками, можно получать мате риалы с заданными качествами.

Мы срионь и рядом вмесм дело именво со сплавами, а не е чистыми металлами (которые находят применение лишь



подарок богов

Все же боти не оставляют человека своим внимачием и подсовывают ему разные полезные вещи. Если бы было иначе, разве заполнили бы они три четверти таблицы Менделеева удивительными элементами - металлами?

Чем отличаются металлы от неметаллов? Они пластичны (под действием нагрузки деформируются без разрушения) и в то же время обладают высокой прочностью на разрыв, хорошо проводят электричество и тепло. Характерный «металлический» блеск говорит о том, что они хорошо отражают электромагинтные волны (в том числе и свет). Этими свойствами металлы обязаны своему характерному строению: атомы выстраиваются в пространственную кристаллическую решетку, но при этом не все электроны связаны с атомами - часть их подвижна, образуя некий заполняющий решетку «электронный газ»: он и отвечает за электро- и теплопроводность.

Недостатки, однако, суть продолжение достоинств - и главный «грех» металлов в том, что они охотно вступают в химические реакции. Кусок угля, камКлапаны двигателя Yamaha WR450F изготовлены из легкого и жаропрочного титакового сплава.





рут специально изготовленную деталь (ее форма и размеры оговорены стандартами) и на испытательной машине растягивают ее, плавно повышая нагрузку, до разрыва. Усилие в момент перед разру шением, деленное на площадь поперечно-

Самые распространенные в земной коре металлы - железо, алюминий, магний, титан. Эти же материалы, естественно, наиболее употребимы в технике, в том числе и в конструкции мотоцикла.

го сечения, и покажет предел прочности

в атомной промышленности). По техно-

логин применения сплавы условно делят ся на две большие группы: литейные,

из которых деляют детали литьем, и де-

формируемые, из которых детали получа

ют при помощи механической обработки

(штамповка, резка и т. п.). Как правило,

первые в жидком состоянии превосходно

заполняют форму, но не столь прочны

в застывшем виде. Вторые же отличаются

хорошей пластичностью в твердом состо-

янии и высокой прочностью, но их литей

Собственно говоря, а что такое прочность? Ее оценивают по разным (несколь-

ко десятков!) параметрам, но важнейший

- предел прочности при растяжении . На-

берите воздуха - это напряжение

(B KI'/MM2 KUM H/M2), coorbetctBylomee

нанбольшей нагрузке, предшествующей

разрушению образца, отнесенной к на

чальной площади его поперечного сечения до испытания. Проще говоря: бе-

ные свойства невысоки

Этот металл не зря называют «хлебом промышленности». Более 90% всех используемых в технике материалов - это сплавы железа. И важнейшей добавкой является не металл, а... углерод! Если содержание углерода в сплаве от 2 до 5%, такой материал называется чугун. Он самый дешевый из конструкционных материалов. Литейный чугун превосходно

Чугунные цилиндры двигателя - давняя традиция Harley-Davidson. На этих мотоциклах их применяли до середины 80-х годов!

заполняет форму, но хрупок (предел прочности - от 12 до 38 кГ/мм2). С давних пор его используют в двигателестроении. Когда-то из чугуна отливали поршни, картерные детали, цилиндры и блоки цилиндров. На последней позиции он до сих пор - фаворит (тем более, что добавками графита удается снизить коэффициент трения), но в мотоциклостроении уже практически не используется: тяжел! Ведь плотность железа и его сплавов -7,87 г/см4. Поэтому уже с 20-х годов ис пользуются алюминиевые цилиндры с чугунными гильзами, а нынче и гильзы уступили место разным видам покрытий (хром, никасиль или более сложные металлокерамические композиции).

Ковкий чугун пластичнее и прочнее (предел прочности - от 30 до 60 кГ/мм²), его используют, например, для изготовления тормозных дисков. Специальные марки чугуна применяются также для коленвалов, поршневых колец и т. п

Но все же сплав № 1 - это сталь, материал, в котором содержится до 2% углерода. Он характеризуется ковкостью и высокой прочностью: предел прочности от 30 до 115 кГ/мм² для углеродистой стали и до 165 кГ/см² для легированной стали. В последней, кроме утлерода, применяется множество так называемых легирующих (от латинского ligo - «связываю, соединяю») добавок: никель дает высокую прочность и пластичность, марганец увеличивает твердость и стойкость к ударным нагрузкам, ванадий повышает прочность, сопротивление удару и истиранию, хром повыша





ет твердость и уменьшает ржавление и так далее. Но у легированных сталей свои недостатки: высокая стоимость и сложная технология сварки (поскольку обычная электродуговая сварка «выбивает» дегирующие элементы, снижая прочность шва)

К какому бы элементу мотоцикла мы не обратились, повсюду найдем сталь «внутренности» двигателя и коробки передач, всяческие оси и кронштейны, элементы подвесок, рамы, крепеж, наконец... Хром-молибденовая сталь, прочная и податливая, используется для рам спортивных мотоциклов А «вершина эволюции» — легендарный хромансиль, хромокремнемарганцовая сталь с рекордными показателями прочности на разрыв.

NTHOMBURING

Если знакомство человека с железом продолжается несколько тысяч лет, то его «роман с алюминием» не насчитывает и двух сотен! Причем поначалу технология его получения была такой дорогой, что рас пространеннейший в земной коре эле мент считался... ювелирным материалом.

Всерьез за алюминий и его сплавы инженеры взялись лишь с развитием авиации. Ведь этот материал втрое легче стали: плотность его сплавов в зависимо сти от состава, от 2,6 до 2,85 г/см Правда, и механические свойства не высоки: предел прочности для литейных сплавов – от 15 до 35 кГ/мм², для деформируемых – от 20 до 50 кГ/мм² (лишь для самых дорогих и «сложных» сплавов – до 65 кГ/мм²). Казалось бы, выигрыша никакого: втрое легче и втрое слабее – то ж на то ж и приходится! Но спасение

предлагают законы сопромата: на жесткость детали влияет не только прочность материала, но и ее геометрические размеры. То есть алюминиевая деталь того же веса, что и стальная, гораздо жестче ее на изгиб и кручение (а при равных показателях жесткости она, со ответственно, легче)

Этот фокус и определил победное шествие алюминиевых сплавов в мотоциклостроении. Фактически оно на чалось после первой мировой войны, когда в мирную жизнь хлынули авиа ционные технологии. Поначалу алю миний применяли для изготовления картерных деталей, поршней, чуть поа же – для головок цилиндров и самих цилиндров. Но уже к концу 20-х годов относятся первые попытки делать из алю миниевых сплавов и рамы, хотя в широкую практику они вошли лишь в 80-годы XX века. В общем, алюминиевые детали для современных мотоциклов можно перечислять бесконечно: маят



ники задней подвески и трубы передней, колеса, кронштейны и траверсы руля, и т. д., и т. п.

Кстати, стоит развеять популярное заблуждение о якобы высоких антикоррозионных свойствах алюминиевых сплавов. На самом деле алюминий - настолько «активный» металл, что моментально вступает в реакцию с кислородом воздуха. В результате получается окисная пленка, которая как раз и зашишает мечалл. Но v разных сплавов ~ разная коррозионная стойкость. Если литейные защищены достаточно хорощо, то пленка на деформируемых порой слаба (ее свойства зависят от легируюших добавок). Так, созданный в начале ХХ века для авиации первый высокопрочный алюминиевый сплав - дюралюминий - для защиты от коррозии приходится... покрывать («плакировать») чистым алюминием!

МАГНИЙ

Одно из ярких воспоминаний времен моей конструкторской деятельности: пришел из цеха приятель-картингист и бросил увесистую на вид болванку: «Лови»! «Идиот», — только и успел я вякнуть, пытаясь увернуться от летящей чушки. Но когда ее поймал, не поверил себе: словно держал в руках кусок пенопласта. Так состоялось мое первое очное знакомство с магиием — одним из самых легких металлов. Его плотность — 1,74 г/см³ — в 4,5 раза меньше, чем у железа, и в полтора раза меньше, чем у алюминиевых сплавов.

Прочность тоже ниже: предел прочности от 9 до 27 кГ/мм² для литейных сплавов и от 18 до 32 кГ/мм2 для деформируемых. И это бы не беда (законы сопромата на стороне «легковесов»!), но очень уж много у магния побочных «болячек». Во-первых, он дорог. Например, компания MV Agusta свои элитные спортбайки выполняет сначала в Serie Ого, с элементами рамы, маятником задней подвески и колесами из магниевого сплава. Так вот, MV Agusta F4-750 Serie Ого весила 180 кг - на 10 кг легче «обычной» F4S, у которой эти детали - из алюминиевого сплава. А стоила Serie Oro вдвое дороже, чем F4S!

Это еще не все. Магний настолько легковозгораем, что его приходится защи щать и при литье, и при сварке, и даже при механической обработке. Он также нестоек к коррозии, и детали приходится оберегать вдвойне: оксидировать, а затем наносить лакокрасочное покрытие. И все равно в морской воде и прочих соляных жижах (в том числе и на тех, что возникают на зимних дорогах) магниевые сплавы гибнут «на раз».

И все же... ну очень легкий материал. Поэтому начали применять его уже в 20-е годы (тогда магниевые сплавы но-



сили поэтическое название «электрон»). В качестве конструкционных материалов (для рам, колес и прочих деталей шасси мотоциклов) применяют редко, чаще для гоночной техники. А на серийной — охотно делают крышки картеров, клапанных механизмов и прочие не очень ответственные детали

HATNT

Все же боги любят посмеяться! Судите сами: почти идеальный материал, прочный, легкий, жаростойкий, великолепно сопротивляется коррозии. И в земной коре его полным-полно: четвертый по распространенности металл, после алюминия, железа и магния. Но попробуй его из этой коры извлечь! Кошмарно сложная технология получения и определяет высокую стоимость и малую распространенность титана.

Впервые металлический титан удалось получить лишь в 1910 году! Кстати, именно за титанические усилия по его извлечению материал и получил свое название. В 1948 году во всем мире было произведено лишь две тонны титановых сплавов. Но сверхзвуковой авиации и космической технике металл пришелся «ко двору», и его добыча стала развиваться лавинообразно. Вот уже и мотоциклам перепало...

Итак, что же за чудесные свойства? Вопервых, титан существенно легче стали: 4,51 г/см². При этом прочность его сплавов – как у лучших легированных сталей: от 75 до 180 кГ/см². Окисная пленка отличается высокой прочностью и определяет великолепную коррозионную стойкость. Некоторые марки сплавов имеют высокую жаростойкость. Титановые сплавы корощо обрабатываются, свариваются (в нейтральной среде), обладают отличными литейными свойствами В общем, идеал. Если бы не цена..

Так что пока применение титана на мотоциклах скромное. На гоночных машинах из его сплавов делают элементы ходовой части, но чаще все-таки их применяют для деталей двигателей: шатуны, клапаны, клапанные пружины. В общем, там, где требуется сочетание высокой прочности и легкости. Нередко из титана делают и крепеж.

Вот основные конструкционные металлы, применяемые в мотоциклах. За рамками обзора остались медь, благодаря своей рекордной электропроводности работающая в системе электрооборудования, и свинец, занятый секретной химической работой в аккумуляторе... Конечно, любой почтенный металловед сочтет своим долгом публично отхлестать меня за профанацию сей высокой науки и справедливо укажет на массу интереснейших и полезнейших фактов, пропущенных мною. В оправдание могу лишь сослаться на Козьму Пруткова: «Нельзя объять необъятное». К





УСТОИТ ЛИ РУССКИЙ МЕДВЕДЬ ПРОТИВ АЗИАТСКИХ ТИГРОВТ

В одном из офисов я увидел презабавный плакатик: «Мы работаем: 1. качественно; 2. быстро; 3. дешево. Выберите два интересующих вас пункта.». Смейтесьсмейтесь, а в каждой шутке есть доля... шутки. Остальное же — глубокая мудрость: то, что делается быстро и дешево, хорошим не бывает.

ВОТ ТЕБЕ И «ЯПОНСКИЙ ГОРОДОВОЙ»...

Но лет 40 назад произошло событие, которое едва не обрушило все замшелые постулаты: на мировой рынок вышли японские мотоциклы. И оказалось, что можно делать очень быстро, очень дешево и очень качественно (журналистов американских и европейских мотоциклетных изданий потрясло то, что японские машины всегда заводятся «с полпинка», а после стоянки под ними не образуются позорные лужицы мас ла — европейская продукция таким качеством не баловала).

Как сотворили чудо? Вспомним шу точку времен перестройки: «В нашей стране голод и разруха — все, как в послевоенных Германии и Японии. Для экономического чуда не хватает лишь оккупационной армии». Ничего не скажешь, с оккупантами японцам повезло.

Американцы всегда исповедовали те зис: «Чтобы накормить голодного человека один раз, дай ему рыбу. Чтобы избавить его от голода, дай удочку». Безжалостной железной рукой янки разрушили «дзайбану» — огромные промышленные конгломераты, похожие на наши олигархические тресты. И установили единые правила игры для всех участников рын ка – от крупных до мельчайших. Если бы не эта политика, вряд ли Honda Motor за десять лет прошла бы путь от крохот ной мастерской до огромного концерна.

И еще один негаданный «подарок» преподнесли японцам оккупанты-американцы: с гордостью глядя на дело рук и бомб своих — в прах разнесенную экономику, они установили смехотворно малый курс иены по отношению к доллару. Промашку ощутили уже через десяток лет, когда из поверженной Японии на американский рынок хлынули сказочно дещевые ткани, транзисторные радиоприемники и пвейные машинки. Затем пришел черед мотоциклов и автомобилей

Естественно, одной ценой они бы рынок не взяли: что цены для богатых янки! (Хотя... Может быть, потому они и богатые, что каждый центик считают? В США сотня баксов – очень даже серьезная сумма. А в Москве? Тьфу...) Но японская продукция прошла великолепную закалку местным рынком. Хотя выпускавшие их предприятия и были защищены низким курсом иены от импорта (помните 98-й в России? И последовавший за обвалом рубля взлет нашей промышленно-

сти?), но между своими пла грызня — ойей-ей! В середине 50-х в Японии больше сотни (!) компаний выпускали мотоциклы. А к концу десятилетия естественный отбор оставил лишь тех, кто мог сочетать привлекательные цены с высоким качественным и техническим уровнем.

Любопытно, что западные «спецы», ломая голову над загадкой японского качества, изобрели теорию «рисосеяния». Дескать, народы, которые тысячелетиями выращивают рис, привыкли к точной, скрупулезной работе (попробуйте-ка каждый росточек повтыкать отдельно! Это вам не пригоршнями зерно по полю разбрасывать!). Поэтому, дескать, и машины они делают с такой же тшательностью. Потому нечего удивляться тому, что Norton ломается в десять раз чаще, чем Yamaha - руки-то английские привыкли больше к толору, понимаешь ли Теорию вроде бы подтверждали и успехи молодых «азиатских тигров» - Южной Кореи, Тайваня, Малайзии в прочих из зоны «рисосеяния». С мотоциклами эти азияты, правда, поначалу в Европу не лезли, но вот вся прочая продукция вплоть до автомобилей - оказалась очень даже ничего.

повтора не будет?

Со временем все «устаканилось», и японская продукция вошла в установленные обычаями рамки Уже в 70-е годы мотоциклы «Made in Japan», оставаясь передовыми и качественными, стали весьма дорогими.

В начале 90-х, история, казалось, пошла по второму кругу. На рынок вышли китайцы с дешевыми копиями япон ских мотоциклов (как некогда японцы с «клонами» немецких). Потрясенные эксперты обнаружили, что, как чертик из табакерки, возникла крупнейшая в мире мотопромышленность: счет произведенной продукции здесь пошел на миллионы. И тут же принялись строчить прогнозы: вскоре китайцы создадут оригинальные конструкции мотоциклов большой кубатуры, перебьют учителям-японцам ноги и подомнут под себя весь мировой рынок.

И сбылось? Не совсем - мягко говоря Со времени первого масштабного появления китайских мотоциклов в Европе прошло чуть больше десяти лет. Напомним: японцы за тот же срок заполонили рынки богатых и развивающихся стран, создали множество передовых и оригинальных конструкций, на своей технике выиграли вчистую множество мотогонок... А чем прославились китайцы? Только тем, что в прах разбили красивую теорию «рисосеяния». Оказалось, что привыкшие к скрупулезной работе руки очень даже могут калтурить! «Китайское Качество» в мировых рейтингах отвратной работы следует сразу же за «русским»... Впрочем, справедливости ради надо сказать, что на ряде предприятий, где за качеством строго следят, а за его соблюдение корошо платят (такая уж скотина человек – за две копейки надрывать пупок не хочет), и китайские руки (равно как и русские) способны на чудеса. Не боится же Honda на требовательнейшем японском рынке продавать под своей маркой скутеры из Полнебесной.

К тому же китайцы оказались куда более консервативны, осторожны и, пря мо скажем, нерасторопны, чем их восточные соседи. Продвижение их продукции в Европе и США – на 90% заслуга местных торговых партнеров. Как «поворачиваются» сами жители Поднебесной, продемонстрировал недавний московский автосалон. На нем впервые появились китайские автомобили, поразившие искушенных россиян сочетанием убогости исполнения и «не детской» цены. Но на вопрос, где купить, китайцы отвечали: «А вот приезжайте к нам на завод и забирайте!» Не мудро.

китайская компания Xingfu клон 250-кубовой древней Jawa предлагает за 500 долларов, а копию более-менее современной, но равноценной по объему мотора Honda — за 2500. Чувствуете разницу? Но для импортера это еще не все повышающие розничную цену коэффициенты прибавьте сюда транспортные расходы, растаможку и аппетиты продавца. Что получится? А получится, что выгоднее брать секонд-хэнд из Японии.

Еще одна причина нерасторопности китайцев в мировой войне продаж: они до сих пор выпускают только те модели, которые гарантированно найдут сбыт на местном рынке (исправно поглощающем более 10 миллионов мотоциклов и скугеров ежегодно). А там пользуются спросом лишь экономичные «рабочие лошадки», львиная доля которых - 125-кубовые машины во всех вариациях. 250 кубовых аппаратов лишь малая толика, потому как большинству не по средствам, а товар кубатурой еще выше и вовсе – нини! Дорого! Рынки же развитых стран



Да и с ценами они частенько не оправдывают ожиданий. В их технике доля собственно труда (который в КНР можно оплачивать по смехотворным расценкам) не так уж и велика. Зато очень дорого стоит оборудование, его необходимо вовремя обновлять (если для вас, как говаривал Жванецкий, «важен результат, а не сам процесс»). Если конструкция и оборудование современные, – продукт сразу попадает в разряд дороговизны. Сравните: ждут именно мощных мотоциклов по демпинговым ценам. Китайцы обещают таковые предоставить. Уж десять лет как обещают... А обещанного, между прочим, ждут только три года.

«МЫ, ОГЛЯДЫВАЯСЬ, ВИДИМ ЛИШЬ РУИНЫ»

В этом Бродский был совершенно прав. «Взгляд, конечно, очень варварский, – признал он, – но верный». И при всех



вышеперечисленных минусах именно китайцы могут добиться того, чтобы не оставить камня на камне от нашего мотопрома.

У советского мотоцикла очень своеобразная история. За малым исключением, производством двухколесных машин у нас занимались предприятия «оборонки» (а Киевский и Ирбитский заводы не такое уж и исключение: поначалу и они только и работали на армию). Когда же грянула перестройка и прочие, по выражению Галича, «хренации», то оборонщики стали поглядывать на мотопроизводство как на обузу. В Туле его вообще свернули, как только убедились, что в ближайшем будущем прибыли от этого сектора не грозят. К тому все идет и в Коврове. Лишь в Ижевске мотозавод пока подпитывают... Впрочем, в последнее время и там производство мототехники и конструкторские подразделения выделили из общей структуры на «хозрасчет». Что сразу же вызывает в памяти пословицу: «Кошка бросила котят - пусть резвятся, как хотят».

В Ирбите ситуация другая: кроме как на мотоциклы, надеяться местным ра

ботникам не на что. Поэтому они предпринимают героические усилия по обновлению MOдельного ряда, проводят активную маркетинговую политику и с надеждой поглядывают на богатого покупателя «за рубежом». Но забывают простую истину: даже если вы выпускаете один бракованный мотоцикл на тысячу, его покупатель будет уверен: ни на что хорошее вы не годитесь. И приятелей в том же убедит... А в Ирбите себя успокаивают тем, что «тройка с плюсом» за качество – это со ставляющая имиджа продукции, и что не перевелись еще на свете чудаки, которых клебом не корми - дай повозиться с «конструктором». И череда преследующих предприятие банкротств - наглядный показатель его здоровья.

У мотопроизводств Ижевска и Коврова другая напасть. Если до недавнего прошлого для них (особенно ижевского) спасательным кругом оставался экспорт в страны третьего мира, то сейчас и беднейшие начинают защищать свой воздух — возводят преграды перед чадящими 2-тактниками. Нужен 4-тактный мотор! А его и нет, хотя в том же Ижевске над ним бьются уже десять раз по три года. Вот и приходится искать двигатели... у тех же китайцев. А отказ от собственного моторного производства — это уже даже не диагноз, а справочка от паталогоанатома!

Как ни странно, до сих пор наших мотопроизводителей защищали... смехотворные масштабы потребления на нашем внутреннем рынке, которые не привлекали ни японцев, ни европейцев, ни китайцев (не к ночи будь помянуты). Но как только спрос оживился, сразу же ушлые торговцы стали завозить дешевые скутеры... правильно, из Китая! Теперь дело и до сборки дошло. Оставим в стороне качество: с этим проблемы и у «наших», и у «ихних». И еще вопрос, у кого пуще. А вот технический уровень однозначно выше у «китаезов» (так что забудьте это пренебрежительное прозвище)! Для них почему-то не составляет проблемы установить на скутер вариатор, а на детский мотовездеход — автоматическое сцепление. К тому же сотня китайских мотозаводов предоставляет широчайший выбор модельной гаммы (жаль только, что «не выше 250»), да и в поисках приемлемого качества «китайский тигр» дает повод попривередничать. И это при ценах совсем не хищнических — они вполне сопоставимы с аппетитами отечественных производителей.

Так что судьба этих самых «отечественных» - не радостная. Богач купит Harley-Davidson или Yamaha. Тот, у кого кое-какие денежки водятся, западет на нового «китайца» или подержанного «японца». Если же совсем не густо с финансами, - всегда остается вариант потрепанного «Ижа» за две бутылки водки. Благо, у мотоцикла нет гниющего кузова, и эксплуатировать его можно вечно - были бы запчасти. Вот производство запчастей для многомиллионного парка мотостарья еще советского изготовления - это последняя возможность для отечественного мотопрома не помереть, но влачить жалкое существование. И пусть практика ближайщих лет меня опровергнет! Это тот случай, когда буду рад ошибаться. 🙌

Когда верстался номер. Прекратил выпуск 50-кубовых моторов для андовских мокиков «Пилот» крупнейший в России производитель 2-тактных двигателей для мопедов – Ковровский механический завод (КМЗ). На самом же заводе им. Дегтярева свернули производство мотоциклетных 200-кубовых 2-тактных моторов. В «Пилоты» теперь собираются устанавливать китайские 4-тактные «полтинники» (первые 800 аппаратов с таким движком поступят в продажу в мае).

В Ижевске также не видят перспектив в развитии «больших» мотоциклов с 350-кубовыми моторами 2Т. И в Вятских Полянах производство ВП-50 в «подвешенном» состоянии: свои «Стрижи» здесь уже давненько не выпускают, а поскольку ижевские «Корнеты» не пользуются спросом, то и производить движки-«полтинники» не для кого. Ижевчане в свою очередь также обратили взоры на восток, и их поймешь: укомплектованный 4-тактный китайский мотор с электростартером дешевле, чем устаревший отечественный двухтактник.

Таким образом, эра двигателей 2Т, которых в СССР в лучшие годы производили около миллиона в год, близится к закату.





Влад ВЛАСЕНКО, г. Луганск, Украина, фото Юрия СТРЕЛЬЦОВА и Сергея ПРОХОРОВА

«ДНЕПР» НА ЦЕПИ

ОППОЗИТ БЕЗ КАРДАНА – НЕ МИФ

Мотоцикл получился не вдруг. Очень котел установить на свой «Днепр» заднее колесо с широкой покрышкой, но карданный вал был непреодолимым препятствием Можно, конечно, сдвинуть колесо влево, но управлять мотоциклом, у ко торого колеса вращаются в разных плос костях, радости мало. Если сместить двигатель с КП вправо, — сместится и центр тяжести, а это тоже бомба под управляемость... Или вовсе избавиться от вала?

Карданная передача в сравнении с цеп ной обладает существенными преимуществами. Но и недостатками: большой вес редуктора увеличивает неподрессорен ную массу задней подвески и ухудшает ее работу. О ремонтах и говорить не хочется. Заменить крестовину или отрегу лировать положение шестерен в редукто ре – это вам не цепь со звездочками поменять. Выбор передаточных отношений редуктора – раз, два и обчелся.

И я решился. Редуктор главной передачи установил на раме сразу за сило вым агрегатом и соединил с КГП через резиновую муфту. А к выходу редуктора пристроил переходник с ведущей звездочкой. Причем так, что ось вращения авездочки совпала с осью качания заднего маятника. Благодаря чему избавился от одного из главных недостатков цепной передачи - изменения натяжения цели при работе задней подвески. Что бы компенсировать ее удлинение за счет естественного износа, на концах труб маятника установил натяжители пепи. Новый маятник сделал шире - это чтобы вместить широкое колесо, а его трубы двойными - это для большей жесткости. Раму пришлось удлинить на размер редуктора

Теперь об «обуви». Переднее колесо собрал из самодельной ступицы и «днепровского» 18-дюймового обода. Заднее колесо сварил из двух колесных дисков диаметром 15 дюймов автомобиля Mercedes. Ступица тоже самодельная,

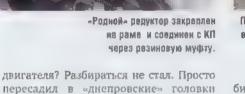
ее вес всего 4,6 кг. Согласитесь, «весомое» преимущество перед штатной коиструкцией оппозита в прямом смысле этого слова

Переделал и коробку передач. Шестерни III и IV передач заменил – их передаточные отношения уменьшились с 1.7 до 1.55 и с 1.3 до 1.09 соответственно Передаточное отношение цепной передачи — единица, но если понадобится, изменить его теперь не составит труда Изначально хотел сделать передачу на колесо кевларовым ремнем, даже изготовил шкивы. Но когда узнал его цену, моя фантазия быстро умерила свой полет. Ничего, поезжу пока с цепью.

После таких преобразований грех было не вторгнуться в святая святых – двигатель. В первую очередь решил изба-

виться от частой регулировки клапанов. Расточил отверстия в картере, в которых движутся толкатели привода клапанов, и установил гидрокомпенсаторы от автомобиля Opel. Чтобы они работали, к ним должно подходить масло под давлением из системы смазки двигателя. Я подвел его по стальным трубкам от датчика. Работала конструкция хорошо, но если не поднимать обороты двигателя выше средних. Уже на 4000 об/мин давление масла возрастало настолько, что компенсаторы продавливали мягкие «днепровские» клапанные пружины и начинались перебои в двигателе. А может быть, это происходило из-за того, что гидрокомпенсаторы тяжелее штатных толкателей, и у пружин не хватало силенок справиться с их инерцией на больших оборотах





Электронику для зажигания собрал из вазовских деталей. Шторку датчика Холла изготовил по размерам «таврий ской», только с двумя окнами, и прива рил к стандартному центробежному ав томату. Штатный корпус прерывателя очистил от внутренностей и закрепил в нем сам датчик Благодаря коммута тору и катушке зажигания с четырьмя выводами от ВАЗ-2110 появилась воз можность установить в каждую из голо вок по дополнительной свече и обед нить гопливиную смесь.

«опелевские» пружины, и мотор зарабо-

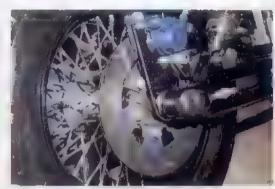
тал. Заодно установил на втулки клапа-

нов маслосъемные колпачки



Под левым цилиндром расположен электропривод боковой подставки — это бывший мехянизм электрического стеклоподъемника

Проводка собрана по образу и подобию автомобильной. Установлены 10 ре ле, из которых два используются для блокировки стартера. С последним пришлось потрудиться. Вместо ведущего диска сцепления установил диск с зубьями, в зацепление с которыми при запус ке двигателя входит шестерня «бендик са». Стартер от ВАЗ-2110, но из-за мало го количества зубьев штатную шестерию на «бендиксе» заменил деталью от стартера ВАЗ-2108, Кикстартер решил на всякий случаи сохранить. Ьлокировку стартера собрал по одной из общеизвест ных схем, но добавил и кое-что свое. Когда гаснет дампа зарядки (то есть мотор завелся), шестерня «бендикса» авто матически выходит из зацепления



Тормозной суппорт заднего колеса сделан из «ижевского» переднего и работает с тормозным диском от автомобиля Махоа.

И еще один элемент автоматики: могоцикл оборудован устройством отключе ния зажигания при падении.

Аккумулятор и блок реле расположил над редуктором, прихватив заодно часть места штатного воздушного фильтра. Остальное занял стартер. Теперь воздух поступает в карбюраторы через компактные фильтры низкого сопротивления

Есть еще новация из серии «мелочь, а приятно» — боковая подставка имеет электропривод. Для этого воспользовался электромотором с червячным редукто ром от итальянского стеклоподъемника SPAL. Установил его под левым цилиндром так, чтобы выходной вал редуктора находился на одной оси вращения с осью







Стартер ВАЗ-2110 занял место штатного воздушного фильтра.

подставки, и соединил их через резиновую муфту. На приборную панель вывел кнопку от того же стеклоподъемника

С подвеской переднего колеса все было сравнительно просто – установил переднюю вилку от CZ-516. Задняя же, изза того что амортизаторы наклонились после переделки маятника, нормально работать не хотела. Долго «мучил» «днепровские» амортизаторы: заливал в них импортное амортизаторые масло, сделал резьбовую регулировку предварительного поджатия пружины. Даже пытался перерегулировать клапаны. Но все это не помогло. Сейчас подыскиваю им замену среди импортных деталей.

А вот с тормозами было проще Чугунные тормозные диски от автомобиля Mazda проточил до толщины 6 мм и установил в комплекте с «ижевской» гидравликой Простым и удачным решением оказалась установка электронного велоспидометра. Его датчик — геркон, смонтиро ванный на пере вилки, реагирует на магнит, встроенный в тормозной диск

Дебютный для «Днепра-V3» (V — Влад) сезон состоялся в прошлом году и не где нибудь, а на байк-шоу в Питере. Несмотря на столь серьезные изменения в мото цикле, за сезон не было ни одного отказа, а накатыли мы с ним ни много ни мало

4000 км. Чертовски приятно сознавать, что из простого «Днепра» удалось собрать не просто полноценный аппарат, а то, что раньше казалось недосягаемым и невыполнимым В этом есть и заслуга моих друзей из Луганского мотоклуба Наzard МС, а также СТО «Юна-моторс», на базе которого он собирался. Всех тех, для кого мотоцикл не просто средство передвижения, а неотъемлемая часть жизни. То, что делает ее особенной №

Пвигатель КМЗ «Диепр-11» с гидрокомпенсаторами зазоров клапанов, маслосъемными колпачками воздушными фильтрами низкого сопротивления электронным зажиганием собственной конструкции и самодельной выпускной системой Трансмиссия: коробка передач - «Днепр» с передаточными числами 3-и и 4-и передач 1 55 и 1 09 соответственно редуктор – передаточное отношение 3,88 (девятка) передача на заднее колесо – целью (передаточное отношение - 1) Ходовая часть: рама - «Днепр», переделанная передняя вилка CZ-516 - задняя подвеска - самодельный маятник с доработанными «днепровскими» амортизаторами Тормоза передний и задний - гидравлика «Иж» диски - чугунные, диаметром 250 мм от автомобиля Махоа-Е200, рабочие поверхности которых проточены до толщины 6 мм. Колеса и шины, переднее - ступица самодельная, спицы - «Урал» (40 шт.), обод «Днепр» 18", покрышка - 100/90-18 ■ заджее - ступица самодельная, спицы - «Днепр» (60 шт.), обод - самодельный из 2-х дисков «Мерседес» 15", покрышка — 170/80-15 Электрооборудование: общая схема выполнена аналогично автомобильной (использовано 10 реле) ■ генератор — штатный ■ стартер — ВАЗ-2110 с шестерней «бендикса» от ВАЗ-2108 и электронной блокировкой ■ фара — переделанный корпус от MT9 с польской оптикой H4 • AK5 36 Ah 12V • задний фонарь — самодельный 45 светодиодов ■ дополнительный фонарь — мальтийский крест ■ электропривод боковой подставки, автомат выключения двигателя при падении. Панель приборов, самодельная, 8 светодиодов, электронный спидометр модели Sigma BC-800



WOTO US ANOHUU



БАБКА С КОСОЙ ВСЕ БЛИЖЕ...



Рассчитанный на ежегодный выпуск 130 тысяч «Днепров» Киевский мотозавод работает сейчас менее чем на один процент мощности. Знающие люди говорят, что земля, которую он занимает (27 гектаров почти в центре столицы Украины), стоит гораздо больше, чем сам завод. Приватизация КМЗ, ко торая должна состояться, доконает то, что осталось от предприятия Правда, условия приватизации предусматривают сохранение профиля его деятельности в ближайшие три года, но все понимают: безумство мечтать о выздоровлении докляка. Станки, рассчитанные на массовое производство, запускают изредка и лишь на несколько часов.

Не понятно, как в такой обстановке еще умудряются хоть что-то выпускать.

В прошлом году установили рекорд: произвели 800 «Днепров». Зато роскошно выглядит география поставокі «Днепры» с колясками пошли в США, Италию, Бельгию, Францию, Испанию и Германию. Правда, по штуке-две-три... Лидер закупок – Куба: туда отправили около трехсот мотоциклов.

Если на КМЗ спросишь о новинках, говорят о том же, о чем говорили и три, и пять, и десять лет назад. За небольшим исключением и с оговорками: внедрены в производство двига-

На Киевском мотозаводе выгодно мотоциклы не выпускать.

тель (и то лишь модернизированный) с полнопоточной системой смазки и «жигулевским» масляным фильтром, а также рычажная подвеска переднего колеса для мотоциклов с коляской.

В понытках удержать КМЗ на плаву взялись за отверточную сборку велосипедов, руководители договорились с Ижевским мотозаводом о сотрудничестве в производстве комплектующих. Ожидается, что «Днепры» получат и ижевские переднюю гидропневматическую вилку с дисковым тормозом и более легким колесом, бензобак. Предприятия, якобы, собираются разработать чоппер с 5-ступенчатой КП, новым редуктором главной передачи. На КМЗ рассказали, что в планах конструкторов возобновить работы с «литровым» мотором (два опытных образца изготовлены еще в начале 80-х). А пока на «Днепр» пытаются установить двигатель от «Оки», для чего там раздобыли соответствующий мотор и переделывают под него раму... Вот такое намечается

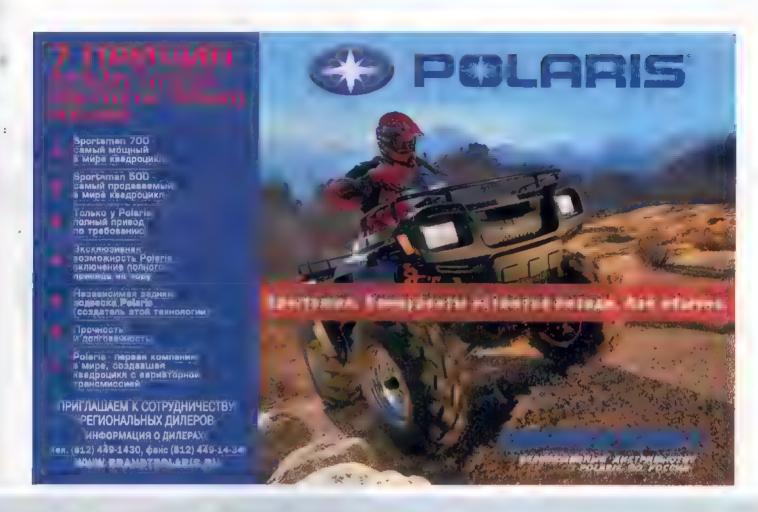




стратегическое партнерство с Ижевским мотозаводом, на котором... тоже не очень хорошо представляют свое ближайшее будущее...

Впрочем, договор между двумя былыми гигантами, а нынче карликами, не подписан.

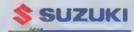
Найдется не много оптимистов, верящих в возрождение КМЗ. На его территории поселился склад, он приносит больше прибыли, чем мотопроизводство. У Кубы вряд ли хватит денег еще на одну партию «колясочников». Ижевский мотозавод сегодня не тянет на роль ангела-спасителя, а другие ангелы вряд ли прилетят. А вот бабка с косой — на подходе. Жаль «Днепров» — хороши были, надежные. №











DUCATIMETON

- BATHACTH À AKCIECHARM HIS MBROTHE, ATTOHNM (B. E. C. CPMFMHASHAMAI) PENONE TOWARD CHEAT STRANGE PARTICIPANCE



мотоцик



МОТОСАЛОН "ОХТА"

Санкт-Петербург, Свердловская набережная, дом 64 т. (812)224-0243, 224-3013, ф. (812) 222-5380 www.bikerclub.ru, e-mail: autoohta@peterlink.ru ТОП-КВАДР

Я строил ATV.
Компонуя
мотоцикл, старался
использовать
максимум готовых
деталей и узлов
заводского
исполнения —
чтобы, когда
понадобится
ремонт, не тратить
время на поиск
запчастей.

Счел достойным замысла двигатель от «Иж-ПС» - самый мощный из отече ственных 2-тактников (32 л. с.), с небольшой по размерам коробкой пере дач. К тому же он со спортивным норовом (кто ездил на «ПСах», тот поймет). Мосты сделал разрезными, с дифференциалами. Основа заднего - редуктор от «Муравья» - в нем предусмотрены режимы «вперед-назад», которые нужны для квадрацикла. А вот с передним мостом пришлось покорпеть, ведь он должен выполнять роль подключае мого агрегата, то есть менять колесную формулу с 4х2 (задний привод) на 4х4 (полный привод). Всего за один час справился с задачей: разобрал редуктор от того же «Муравья» и на шестеренке заднего хода срезал на наждаке все зу бья. Теперь редуктор можно переключать вперед или «нейтраль» (вместо «задний ход»)

Как крепить колеса? Взял за основу переднюю подвеску в сборе от ВАЗ-11113 («Оки»), приобрел два левых привода и два правых. Наружные «гранаты» ШРУ-Сов оставил без изменений, а внутренние переделал – сделал сопряжение с редуктором. Валы между «гранатами» укоротил

Внешне мой «квадрик» похож на «Сову». Установил «совиные» фару с обтекателем, руль в сборе, бак, седло, боко-





Передняя подвеска и привод – полностью от «Оки».

вые накладки. Крылья - от ЗиДа.

Собирал аппарат на самодельном стапеле. Нанес на него все необходимые мне размеры для изготовления рамы. И тут сказал себе «стоп»! Изготовить такую сложную раму (это вам не мотоцикл!) с первого раза вряд ли удастся. А не лучше ли соорудить пробную? На работу затратил около трех недель, но впоследствии стапель сэкономил мне уйму времени на сборке окончательного варианта — ведь сама собой сложилась технология сборки. В конце концов, все получилось правильно и красиво.

Двигатель закрепил на раме через сайлент-блоки – чтобы гасить вибрации. Систему питания взял «родную» от «Иж-ПС» – карбюратор Мікипі и воздушный фильтр с масляной ванной от «Иж-П5». Над выпускной системой пришлось по колдовать – чтобы сохранить спортивный «норов» движка. Рассчитал и изгото вил резонатор, немного переделал глушитель от «Фермера». Двигатель доработке не подвергал, только сменил ведущую звездочку на 15-зубовую

Передачу крутящего момента на задний мост оставил цепью, на передний – через промежуточный вал (его размес тил под двигателем)

Чтобы защитить мотор и редукторы снизу, изготовил два поддона из 2-мил лиметровой стали. С ними можно без риска что-нибудь покалечить ехать по глубокой колее, не бояться камней и пеньков

Амортизаторы задних колес — от «Оки». В них чуть ослабил пружины амортизатора (срезав всего-то один виток) — и он «работает».

Общие данные: длина - 1900 мм в шири-HA - 1250 MM BEICOTA - 1200 MM B база - 1300 мм 🔳 высота по седлу -850 мм 🏮 дорожный просвет – 210 MM ■ Сухая масса - 280 кг ■ максимальная нагрузка - 260-300 кг - емкость бензобака – 1 4 л 🔳 емкость зап. канистры – 2□ л ■ максимальная скорость - не установлена прасход толлива (средний) - 8 л на 100 км Двигатель - от «Иж-ПС» ■ мощность -32 л. с. при 6700 об/мин 🔳 карбюратор Mikani - бензин - A-92 Генератор - 3-фазный альтернатор 12 В Система охлаждения - воздушная встречным потоком воздуха: принудительно электровентилятором. Трансмиссия сцепление - многодисковое в масляной ванне Коробка передач — 4-ступенчатая. Заднии мост - с дифференциалом с задним ходом Передний мост - отключаемый с дифференциалом. Подвеска колес - независимая, на пружинно-гидравлических амортизаторах

С передней подвеской все сложилось не так просто, поскольку, в отличие от задних колес, передние должны новорачиваться. Изготовил систему тяг (рудевые наконечники — от «Оки»), согласовал их с поворотом руля. Пружины амортизаторов тоже ослабил, как и задние.

Отдельная тема — колеса, ведь ATV должен обладать широкими шинами, скажем, как у «Фермера». Оставалось их только приладить. Разобрал два диска от «Оки», ненужное срезал «болгаркой», сварил вместе — получился один широ-

кий диск. Проверил качество диска на биение в шиномонтаже: здесь мне сказали, что он не куже, чем заводской «жигулевский». Изготовил еще три. Заказал на Ярославском шинном заводе четыре покрышки Я-417 («Фермер»), внугри каждой покрышки разместил по две камеры от «Жигулей» (одна – на случай прокола). Собрал колеса, они легко встали на свои места.

Тормозную систему сделал гидравлическую дисковую на все четыре колеса. Пристроил под бензобаком ручной тор-



«Электростанция» от «Москвича-2141» приводится рамнам.



моз – для ATV это вещь необходимая. «Ручник» связал с гидравликой

Теперь об электрооборудовании. Так как «родной» генератор (6В, 60 Вт) меня не устроил, решил использовать от «Москвича-2141». Соответственно ему установил автомобильный аккумулятор на 55 а/ч. Большая емкость аккумулятора даже при поломке генератора поэволит, если не включать свет, ехать целый день. Электронное зажигание взял все у той же «Оки».

Приборная панель от «Ижа» без труда разместилась в «Совином» обтекателе Спидометр через самодельный переходник удалось соединить с передним мостом (работает — не врет). Под приборной панелью кнопки управления свето техникой, по бокам — указатели зарядки аккумулятора и температуры двигате ля Датчик температуры врезал в ребра рубащки охлаждения.

Под фарой два вентилятора принуди тельного охлаждения двигателя (от компьютера), от дождя они защищены сверху обтекателем. Воздух подается от лопастей на двигатель по наклонному скату

Поскольку мотовездеход «прожор лив», сзади установил канистру. В баке 14 литров горючки, плюс канистра 20 л — теперв можно ехать куда угодно Как и положено утилитарному ATV, сза ди сделал большой красивый багажник, он крепкий — выдерживает двух взрослых пассажиров. Снабдил ATV огнету шителем, буксирным тросом, саперной лопаткой и топором. Наладку самоделки свел к установке сход-развала всех колес, регулировке электронного зажигания и карбюратора

Пробная поездка показала, что ATV ведет себя прилично. Руль поначалу был немного туговат — это из-за сложной системы рулевых тяг, новых нако



нечников и широких покрышек. Со временем же управлять стало полегче В поворотах мотоцикл устойчив, при движении задним ходом достаточно резв. Включать передачу «реверс» можно и рукой, и ногой, не вставая из седла Амортизаторы работают отлично -«пробить» их невозможно

ATV вышел неплохой Конечно, тяжелое бездорожье ему не под силу — мощи маловато, но для покатушек на даче или в деревне — в самый раз. Н



Снизу все агрегаты вашина щизками

Резонатор немало





OAO - MIMEBORNE MOTOLINETHIN 426006 POLICER I MARBOR IN THE ETHING 30 OTHER MARKETINH A THE CHARC 3412,54 16 43 e-may monomoro chimashir, www.zhmotoro.



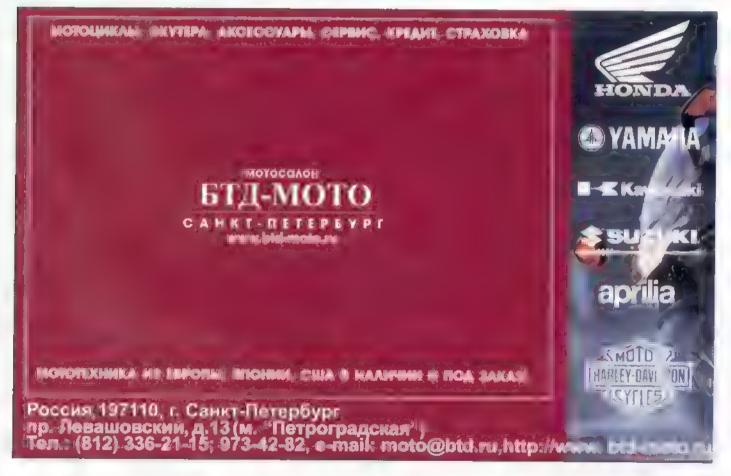
Иж 6.113-020-05 "ЮНКЕР"

Дам в вет даух вкл за и даух и индеревый с жидкостивм ох теждентом то м 35 кус м мак, м идил в 74 г надаженная масса 205 к максимальная скорость 115 км, ч

Прогупочный мотоцикл выполнен в характерном американ ком стиле высокий (уль и вынеченные вперед подножки феспечивают , ямую посадку водителя пастажира прыду мотрена плина калленидный бак с пас опоженной на тем ланелый приборов краска "металлик" и обигив кт. имурования срета си М. ...ик. ИЖ "Юнкер" для тех кто живет по своим правилам ценит , тиль пюбит свобыму и независимость

иж - проверен временем и дорогами.

филеры (Уарантийное и сервисное обслуживание, фирменные запчасти). Альмотеровск и 63 Архангольск сеть и ов Балс и и Благовещенск ил и 63 Волимий Новгород и и при меже добругов. В Волимий Новгород и и при меже добругов. В Волимий Новгород и и при меже добругов. В паменной биле и Вологда Ангрит Сеть и ов и биле и Вологда Ангрит Сеть и ов и биле и при не биле и при меже добругов и да выпута и и и да при меже добругов и да выпута и и и да при меже добругов и да выпута и и и да при меже добругов и да выпута и и и да при меже добругов и да п





С ПОВАДКАМИ БОМБАРДИРОВЩИКА

Кто бы отказался совместить в своем личном транспортном средстве проворство 2-колесной машины с комфортом 4-колесной!

Увы, до сих пор полытки подобного суммирования приводили лишь к совмещению недостатков обоих. А все почему? В том числе и потому, что гибрид неизбежно становился тяжел, и удержать его в равновесии превращалось в нелегкую задачу. А нельзя ли процесс «удержания» автоматизировать? Вот какая пришла в голову идея... Но вначале пару слов о том, как я до нее дошел.

С раннего детства и до окончания школы я не слезал с велосипеда. Когда вернулся домой молоденьким лейтенантом после окончания военного училища, вместо велика обнаружил в сарае новенький «Ковровец-175» — подарок отца. Потом были автомобили, самолеты... Поскольку моя специальность — инженер-механик по эксплуатации летательных и косми ческих аппаратов, работал на

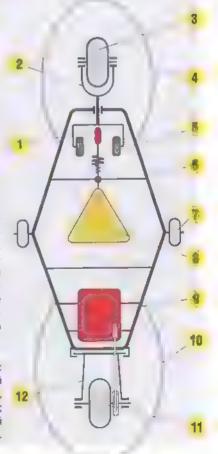
Байконуре, на многих аэродромах. Не понаслышке зна ком с бомбардировщиками, оснащенными так называемым «велосипедным» шасси – это когда основные колеса стоят друг за другом.

Давно раздражало такое несоответствие. Автомобили, вершина технической мысли, повороты дороги до сих пор проходят «блинчиком», как самолеты 100-летней давности. А ведь летчики давнымдавно освоили прохождение виражей с креном! Вот и возникла идея совершенно оригинального транспортного средства: что-то в нем от автомобиля, что-то от самоле-

та, что-то от мотоцикла, вернее – скутера.

Итак, удобный обтекаемый кузов, защищающий водителя и пассажира от непогоды, снабженный отоплением, вентиляцией и кондиционером. Но стоит он... на двух колесах (еще парочка поднимается и опускается - для старта-остановки и медленного движения). Перед водителем не руль, а ручка управления (или штурвал), как на самолетах. Тянем ее на себя -«прибавляем газ», толкаем от себя - «убираем». Прохождение поворотов - еще более занятное дело. Мотоциклисты изменяют траекторию

Схема устройства: 1 — ручка управления: 2 — передняя вилка; 3 — переднее колесо; 4 — передний обтекатель; 5 — педали управления передним колесом, 6 — рама; 7 — боковые поддерживающие колеса; 8 — балансировочный груз; 9 — двигатель; 10 — задний обтекатель; 11 — заднее колесо; 12 — подвеска заднего колеса.







не столько поворотом перед пего колеса, сколько измене нием крена машины. Вот и на моем аппарате для по ворота переднего колеса слу жат две педали. Подавая ручку вправо-влево, мы смеща ем балансировочный груз, который вызывает крен машины в противоположную сторону (разумеется, кине матика такова, что наклон ручки вправо вызывает и крен вправо, «заправляющий» аппарат в поворот)

Страшно? Непонятно? Только на первый взгляд; летчики всей планеты деоятилетиями пользукотся подобной системой и очень дивится, почему она не применястся на наземных машинах.

Кстати, в качестве балан сировочного груза можно использовать силовой агрегат: это здорово упростит и облегчит конструкцию

Шесть лет назад я получил на эту «изобридею» патент РФ №2156203. Дело за малым: кто возьмется опробовать ее «в металле»? Глядишь, и понравится. М



Квадроциклы Bombardier. *Новое поколение*.

Утилитарный двухместный квадроцикл



ักงุฯเบนผู้งัฐ Traxter Max

Квадроцикл для путешествий





Двухместный квадроцикл для путешествий



Outlander Max

HE DA LA LAPATIVA TENC 1. WAS EVER E. POB IC BUEN POUCHN

КОМПАНИЯ ROSAN АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BOMBARDIER ПО РОССИИ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, СОФИЙСКАЯ 78 [812] 182-4048, ФАКС (812)181-7811 ЩИЛЕРСКАЯ СЕТЬ BOMBARDIER

САГА ОБ ОСАГО

О правилах обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) мы уже рассказывали («Мото», № 8-2003). С открытием мотосезона «взаимоотношения» правил страхования и водителей актуализировались. Собеседник корреспондента «Мото» - директор агентства «Отрадное» Росгосстраха Татьяна ШТАЛЬ.

- Татьяна Юрьевна, напомните, пожалуйста, читателям об особенностях страхования мотоциклов.

- По тарифной ставке мототранспорт выделен в отдельный класс. Базовый тариф - 1215 рублей - не зависит, в отличие от порядка страхования автотранспорта, от мощности мотора. Если же транспорт стоит на учете в другом государстве, оформляется только транзитное

страхование.

Напомню еще одну важную особенность ОСАГО: из полной страховой суммы (400 тысяч руб.) максимум 160 тыс. направляется на компенсацию ущерба «железу» и 240 тыс. - здоровью. Если ушерб оценен экспертами на большую сумму, потерпевший вправе потребовать с виновного исчерпывающую компенсадию. Размер оплаты возрастает, если ваш стаж вождения менее двух лет, а возраст - до 22 лет. Если мотоцики страхует частное лицо с предоставлением права управ ления неограниченному числу других водителей (существует такая возможность), то придется заплатить в 1,5 раза больше. Если тот, кто страхует, ограничивает круг этих лиц, то в полис вписываются имена всех этих водителей, у них проверяется наличие «прав». Плата за страхование при этом не повышается. Для всех жителей Москвы установлен повышающий коэффициент 2, для С.-Петербурга - 1,8. Если аварий не было, -

это повод получить скидку при оформле нии нового договора. С учетом безаварийной эксплуатации понижающий коэффициент в первый год составляет 0,95, в последующие - 0,9, затем 0,85 и так далее. За 13 лет непрерывного страхования понижающие коэффициенты могут вполовину сократить начальную сумму платы за полис ОСАГО

Сегоднящний механизм ОСАГО сумму платы на следующий год для водителей, совершивших аварии, дифференцирует не от «размера» аварии, а от числа аварий в год по вине страхователя. При заключении с ним договора на новый срок применяется повышающий коэффициент, вплоть до самого высокого - 2,45.

- Имеет ли право страховая компания повысить ставки по собственной инициативе?
- Нет, законом четко установлены ставки и тарифы, так что любая «самодеятельность» исключена
- Обязаны ли заключать ОСАГО владельцы мокиков, мопедов, скутеров?
- На мопеды, как и велосипеды, паспорт транспортного средства (ПТС) или технический паспорт не выдаются, а значит, они и не страхуются. Но вместе с тем, каждый вправе добровольно застраховать ответственность - при условии, что у него есть какой-либо документ на владение этим транспортым средством.

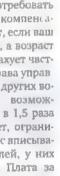
При страховании в добровольном по-

рядке владелец сам вправе вы брать сумму ответственности – в этом случае огра ничений нет, и в зависимости от назваяной суммы будет рассчитан размер платежа

- Страхуются ли по ОСАГО снегоходы и ATV?
- Снегоходы отдельный класс не страхуются, но по КАС-

(ущерб транспортного средства самого владельца или его угон) их можно застраховать. 4-колесники с ПТС попадают в категорию «мотоциклы и мотородлеры»

- Когда водитель страхует мотоцикл. имеет ли значение, прошел он техосмотр или нет?
- Мы страхуем транспорт до техосмотра. А вот пройдет ли его ТС или нет, нас не интересует - это проблема ГАИ.
- На мотоцикле талончик ОСАГО водитель никуда наклеить не может (автомобилисты обязаны их прикреплять на ветровое стекло), а значит, его легко потерять. Случись так - что делать?
- Обратиться в «свою» страховую компанию, написать заявление - растеряхе выпишут новый талончик и обязательно новый полис. Эта услуга бесплатная
- Допустим, владелец застраховался, попал в аварию, кому-то нанес ущерб. Размер выплаты пострадавшему оказался меньше полной страховой суммы. Остаток накапливается для выплат по последующему страховому случаю или «сгорает»?
- Нет, не «сгорает». Мало того, сумма полностью восстанавливается. Допустим, мотоциклист совершил аварию, величина суммы покрытия ущерба «железу» составила все 160 тысяч. Но случись следующая авария, сумма компенсации составит все те же 160 тыс. Однако не забудьте: в будущем году за страховку придется заплатить в 2,5 раза больше.
- А он возьмет и пойдет страховаться а другую компанию...







www.SCOOTERSHOP.ru

 Чтобы заключить договор с новой компанией, полагается предупредить о «переходе» прежнюю, получить в ней справку о том, были выплаты или нет.

 Разъясните, как быть в следующей ситуации. Владелец собирается продавать мотоцикл через месяц-два. Как ему застраховаться с наименьшими потерями для кошелька?

- По закону, минимальный срок, на который можно заключить договор страхования, - 6 месяцев. Обращаю внимание: действие договора все равно составляет один год - просто ограничивается период использования транспортного средства. Сумма оплаты при страховании мотоцикла на 6 месяцев составляет 0,7 от годовой. При продаже мотоцикла договор страхования автоматически расторгается, и владельну возвращается оставшаяся сумма стра ховки за минусом расходов на ведение дела. Из чего следует, что выгоднее заключить договор на год, а потом, коли придется, его расторгнуть.

Мотоциклисты – «сезонные» люди,
 ездят в основном летом. Так есть ли
 им смысл брать годовую страховку?

 Конечно, разумнее купить полугодовую. Ее стоимость по базовому тарифу – 850 руб

 Многие мотоциклисты ездят вне дорог, по лесам и полям, к месту покатушек везут его в кузове или прицепе.
 Правомочно ли требовать от них страхования по ОСАГО?

 Нет, если водитель на мотоцикле не участвует в дорожном движении, то не обязан иметь полис ОСАГО, никто не вправе его затребовать.

В каких случаях страховая компания откажет в выплате?

 Если страховой случай произошел при одном из трех следующих обстоятельствах: при отсутствии «прав», если водитель находился в невменяемом состоянии или если за рулем был не вписанный в полис водитель (при ограничении лиц, допущенных к управлению).

 Первые две причины для отказа бесспорны. Другое дело, если «чайвик» попросил сесть за руль более опытного человека...

- Существует такое понятие - договорные обязательства, они незыблемы. Если владелец мотоцикла слукавил, скажем, и вписал в полис имя человека без «прав» или номер несуществующего документа, то компания, согласитесь, будет права, если по отношению к нему предъявит иск на сумму причиненного ущерба

Напоследок – пожелания мотоциклистам: ездите в шлемах, перед тем. как сесть за рудь, не пейте спиртное и не носитесь по двору, как истребители. Берегите себя, окружающих и свои деньги. М

> Кнтервью провел Иван КСЕНОФОНТОВ, фото Алексея БЕССАЛОГО

→ РЫНОК

ВСЕ С МОЛОТКА

КАК ПРОХОДЯТ ЯПОНСКИЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ АУКЦИОНЫ



Знающие люди утверждают, что японцы предпочитают покупать по преимуществу новую технику, однако рынок подержанных мотоциклов здесь по-настоящему развит. В стране за неделю проходят сотни аукционов, зарубежных приобретателей лотов - сотни, если не тысячи, преимущественно - оптовые покупатели. Если судить по объемам торгов, то можно смело утверждать, что спрос на японскую б/у технику во всем мире очень и очень высок. Отследить, сколько среди торгующихся представителей России сложно, никто не склонен здесь представляться, одно известно: без японского гражданства или вида на жительство принимать в них участия не имеешь права. Однако, по мнению тех, кто давно и всерьез занимается этим бизнесом, доля ввозимых из Японии в Россию мотоциклов достигает 70% от общего числа всей ввозимой в нашу страну техники. А вот как проходят торги - разберемся.

Они проходят в просторных помещениях — здесь очень много столов, расположенных спускающимися рядами (вроде лекционной аудитории). Столы оборудованы электронным устройством, позволяющим нажатием кнопки просигнализировать о том, что готов повысить цену. На одной из стен висят большие экрапы, на них демонстрируются фотографии мотоциклов. Их характеристики и прочая информация выводится на мониторы компьютеров, установленных перед каждым сидящим.

Владельцы мотоциклов, выставившие свой товар на аукцион, заранее назна-

чают цену, которую хотят получить. В случае, если владелец отсутствует на процедуре, торги лота автоматически прекращаются, когда предлагаемая цена совпадает с той, что введена заранее продавцом.

Все здесь компьютеризовано до предела, а потому торги проходит в очень спокойной обстановке. Перед началом аукциона мотоциклы можно осмотреть на специальной площадке, так что здесь не берут кота в мешке и даже по фотографии

Попасть в «святая святых» могут только лицензированные дилеры - человеку «с улицы» вход заказан. Дилеры ежегодно оплачивают право участвовать в аукционах. В свою очередь, аукцион несет ответственность за предоставляемую информацию: о пробеге, состоянии узлов и других данных - они указываются в аукционном листе, своеобразном паспорте товара. Данные в лист вносят независимые эксперты. Их информация можете не сомневаться - на 100 процентов верна, малейшая ошибка в аукционном листе может стоить эксперту лицензии, а она, во-первых, стоит дорого, а вовторых, процесс ее получения весьма непрост. По японским законам, ошибка за предоставление недостоверной информации может повлечь ответственность вилоть до уголовной.

Дилеры могут участвовать в торгах не только находясь непосредственно здесь, но и «играть» из любой точки мира через Интернет. м

Благодарим сотруджиков груплы компаний «Союзмото» за помощь в подготовке материала.

НАШЕСТВИЕ РЫЖИХ

НОВИНКИ КТМ 2004 ГОДА В МОТОСАЛОНЕ ¾БАЙК-ЛЕНД»

В 2004 году крупнейший в России мотосалон «Байк-Ленд» обред статус эксклюзивного дистрибьютера легендарной марки КТМ. Теперь мотоциклы, прославившиеся многими победами в разли «Париж-Дакар», в чемпионатах мира по мотокроссу и в набирающих популярность соревнованиях класса «супермотард», можно купить и в России. Причем представлена вся линейка мотоциклов — начиная от маломощных детских и до самых «боевых». Серийная техника КТМ — это высочайшие технико-эксплуатационные характеристики, непревзойденное качество сборки, достойные

самых требовательных мотоциклистов и спортсменов.

«Байк-Ленд» продает мотоциклы австрийского производителя с полным комплектом документов, в том числе и тех, которые необходимы для постановки мотоцикла на учет в ГИБДД. Для покупателей очень важный факт: КТМ можно купить в кредит! А как их обслуживать, ремонтировать? Продавец предоставляет полный комплекс техобслуживания и запчасти. Механики мотосалона прошли стажировку в Австрии. Гарантийное и сервисное обслуживание КТМ проводится с использованием фирменного специального оборудования.



€ 13 590

Это настоящий спортивный эндуро для путешествий с V-образ ным 2-цилиндровым двигателем почти литрового объема. При создании этого мотоцикла конструкторы КТМ активно использовали победоносный опыт, накопленный в авторитетней ших мировых радли-рейдах.

КТМ 950 Adventure способен с легкостью передвигаться по любому покрытию, сохраняя при этом удивительную устойчивость и стабильность. Новый двигатель демонстрирует колоссальную тягу, начиная с самых низких оборотов и до срабатывания ограничителя. Подвески поражают энергоемкостью. Вес мотоцикла существенно меньше, чем у конкурентов. Удобная посадка и хорошая ветрозащита обеспечат пилоту максимальный комфорт в дальних путешествиях.

Двигатель: 2-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем — 942 см³, макс. мощность — 98 л. с. Ходовая часть: переднее колесо — 90/90-21, заднее колесо — 150/70-18, хода подвесок (передней/задней) — 265/265 мм, сухая масса — 198 кг.

KTM 858X € 4990

Для начинающих мотокроссменов появилась прекрасная модель – КТМ 85SX, во многом базирующаяся на известной 125SX. На мотоцикле установлен 1-цилиндровый 2-тактный двигатель с жидкостным оклаждением объемом 85 см³. Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 85 см³. Ходовая часть: переднее колесо – 70/100-19, заднее колесо – 90/100-16, хода подвесок (передней/задней) – 275/300 мм, сухая масса – 68 кг.





Это мотоцикл двойного назначения, он выполнен по образу байков для ралли-рейдов. Его отличают надежный, проверенный гонками 1-цилиндровый 4-тактный двигатель, длинноходные энергоемкие подвески, 28-литровый бензобак и закрепленный на раме обтекатель с местом для установки «легенды» и аппарата спутниковой навигации. Удобная посадка пилота, совершенная ветрозащита и регулируемые подвески позволяют преодолевать большие расстояния, не чувствуя усталости, а мощный и тяговитый двигатель обеспечивает уверенную езду в любой ситуации.

Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем - 625 см., макс. мощность - 54 л. с. Ходовая часть: переднее колесо - 90/90-21, заднее колесо - 140/80-18, хода подвесок (передней/задней) -270/320 мм, сухая масса - 158 кг.

d assite intempto

Мотоцию класса «супермотард». Его двигатель демонстрирует высокую максимальную мощность и солидный запас тяти в любом диапазоне оборотов. Ходовая часть обеспечивает идеальную управляемость на любой скорости, а тормоза Brembo гарантируют надежное и прогнозируемое замедление. Удобная посадка пилота позволяет легко контролировать мотоцикл. Это прекрасный байк для истинного ценителя стиля «супермотард»

Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем -625 см3, макс. мощность - 54 л. с. Ходовая часть: переднее колесо - 120/70-17, заднее колесо - 160/60-17, хода подвесок (передней/задней) - 265/310 мм, сухая масса - 149 кг.



KTM 640 DUKE II € 9500 -



В отличие от более «жесткого» КТМ 640LC4 Supermoto, модель КТМ 640 Duke II - изысканный и стильный мотоцикл для городской езлы. Лаигатель характеризуется большим крутящим моментом в широком диапазоне оборотов и обеспечивает интенсивное ускорение. Конструкторы уменьшили ход подвесок, чтобы улучшить управляемость. Для удобства передвижения по городу у мотоцикла понижена высота седла и уменьшен дорожный просвет. Внешность КТМ 640 Duke II весьма необычна: небольшой обтекатель с двумя вертикально расположенными фарами выглядит очень стильно и делает мотоцикл легко узнаваемым Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 625 см³. макс, мощность - 54 л. с. Ходовая часть: переднее колесо -120/70-17, заднее колесо - 160/60-17, хода подвесок (передней/задней) - 140/170 мм, сухая масса - 149 кг.

W 50 MINI ADVENTURE € 1690

Детские кроссовые мотоциклы серии КТМ 50 Adventure хоть и предназначены для тех, кто делает первые шаги в мотоспорте, тем не менее, они наделены всеми достоинствами «взрослых» моделей. Детские комплектуются 50-кубовым одноцилиндровым 2-тактным двигателем без коробки передач, с автоматическим центробежным сцеплением Высота седла регулируется.

Модификация - RTM 50 Mini Adventure, она рассчитана на детей в возрасте от 4 до 6 лет.

Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем -49,8 см³. Ходовая часть: переднее колесо - 2,50-10, заднее колесо -2,75-10, сухая масса - 39 кг.





ПОД МУЗЫКУ ВСТРЕЧНОГО ВЕТРА

ШЛЕМЫ SCHUBERTH В МОТОСАЛОНЕ «БАЙК-ЛЕНД»

Ошибка байкера при выборе шлема может стоить ему головы - в прямом смысле! Немецкая фирма Schuberth наладила массовое производство шлемов по тем же технологиям и из тех же материалов, что и для участников профессиональных соревнований. А это гарантия наивысшей належности.

Заботясь о безопасности мотоциклистов, вместе с тем

улучшили аэродинамику, аэроакустику шлемов, да и сделали их просто удобными. Они изготовлены из карбона и арамида - материалов, позволяющих достичь высочайших защитных свойств при минимальной массе шлемов. В некоторых моделях применяется ноу-хау компании Schuberth дополнительный откидной солнцезащитный козырек, расположенный под основным забралом.

SCHUBERTH CONCERT

Оптимальное облегание и превосходная вентиляция этого шлема выгодно выделяют его из всего модельного ряда. Дополнительный аксессуар - подогреваемый солнцезащитный козырек: даже в самую холодную погоду он останется прозрачным. Вес - 1650 г.



SCHUBERTH SPEED

Шлем высокого уровня безопасности с хоро шими аэродинамическими свойствами. Особенности его конструкции позволяют уменьшить сопротивление воздушному потоку. К тому же он настолько легок, что в длительном путешествии и шея не устает. Вес - 1525 г.



Чисто спортивная модель с интегрированным солнцезащитным козырьком. В силу своеобразия конструкции и мате риалов, шлем сокращает внешний шум для слуха байкера до 85 децибел при скоро-

сти 100 км/ч. Модель оборудована непрерывно функционирующей динамической системой циркуляции воздуха, а также механизмом замены стекла Easy Change. Вес - 1740 г



schligerth om i Et

Создатели этого шлема уделили особое внимание аэродинамическим свойствам, «вступающим в действие» на больших скоростях. Модель обладает тонкостенным спойлером, эффективной вентиляцией, двойными D-кольцами на

застежке, а также проверенной в гонках системой безопас ного крепления стекла. Вес - 1360 г.

→ VIP-XOЛЛ

ИНДИВИДУАЛИСТ И ЕГО КОМАНДА

Сергей ПАНФЕРОВ, менеджер мотосалона компании «ДиМ+К°»

- «Heт!» - сказали родители, когда я, восьмилетний, сел на кроссовый мотоцикл. Но, поразмыслив, уступили. Рассудили, что в жизни опасностей хватает. так уж лучше я научусь контролировать технику, а с этим придет навык контролировать все вокруг меня. В этом отношении лучше школы, чем мотокросс, сложно придумать... С тех самых пор я «на двух колесах».

Рос в Карелии, учился, выступал в местиых чемпионатах В 1996-м занял второе место в чемпионате республики, в 97 м - первое, «докатался» до звания мастера спорта. Но из-за травмы два года назад вынужден был перейти из спортсменов-профессионалов в любители. Переехал в Москву, поступил в автодорожный институт. Но очень не хотел расставаться с «двумя колесами», и вот совместил бизнес с любимым делом - занялся мотобизнесом. Езжу на кроссовом Honda CR250. Только в езде на внедорожнике и можно разрядиться после рабочей недели, ощущения, которые дает этот мотоники, мне испытать не удалось больше ни с чем и никак иначе. Разрядку приносит не только скорость, но и возможность преодоления препятствий...

Планирую приобрести эндуро для путешествий. Хочу как-нибудь прокатиться на Урал, а может, и дальше - открыть для себя азиатскую часть страны. И только потом осваивать Европу. С нею не спешу, ведь в России столько чудес, удивительных мест, что Европе и не снилосы!

То, что я давно связан с двухколесной техникой, очень помогает в бизнесе: знаю, что нужно покупателю В моем представлении хороший результат работы - если клиент снова и снова возвращается в салон. Пусть хотя бы для того, чтобы купить перчатки или другую мелочь, поделиться новостями, но то, что возвращается, доказывает: его здесь

все устраивает. Читателям журнала желаю хороших дорог, верных друзей и новых впечатлений. 🙀



Александр ФИГЛИН, фото Piaggio

С КЕМ ЛУЧШЕ «ФОРСИТЬ»?

ЕВРОПА ЛЮБИТ PIAGGIO

Что движет нами при выборе скутера? Конечно, форма задних фонарей! Не хмыкайте - и это тоже имеет значение. Но куда важнее запас прочности кодовой части. Или важнее какие подвески, тормоза? Нет, главное - возможности силового агрегата. Когда проходит первая волна кайфа, едва ли не каждый скутерист начинает страсть как хотеть «зарядить» аппарат. И вот тут-то оказывается, что одну машину удается форсировать, что называется, «до чертиков» с минимальной потерей ресурса, у других же потенциал более чем скромный. Здесь играет роль конструкция базового мотора, его распространенность в Европе, доступность тюнинга. В этом отношении лидер, конечно, Piaggio.

За плечами итальянского концерна 120-летняя история. Он выпускал морские суда, самолеты, промышленное оборудование... Но подлинную славу принес дебютировавший еще в 1946 году мотороллер Vespa. С тех пор производство скутеров итальянской марки не прерывалось ни на день. Сейчас Ріаддіо, крупнейший в Европе производитель мототехники, захватил 47% рынка скутеров. Ему также принадлежат марки Gilera, Derbi, часть пакета вкций концерна MV Agusta

Скутеры современного поколения

(с вариагором и пласти ковой облицовкой) концерн выпускает с 1990 года, а с 1996-го активно участвует в скутерных соревнованиях. И в последние годы юркие снаряды Ріаддіо практически вытеснили всех соперников. Оцените потенциал модели Zip SP: подняв рабочий объем движка с 50 до 70 см', с него удается «снять» 20 л. с. мощно-

сти, «раскрутить» коленвал до 19 000 об/мин. Такая «малышка» развивает скорость 140 км/ч, и не всякий способен ее обуздать

Сейчас Ріаддіо выпускает множество семейств и утилитарных, и спортивных скутеров, с двигателями рабочим объемом от 50 до 500 см³. Мало того, силовые агрегаты концерна с удовольствием используют и крупные, и мелкие компании Европы (и не только). Так сами понима ете, в какой марке больше «форса». М





Дмитрий ЮДИН. dioro Honda, Yamaha,

Все, что будет сказано, основано на содержании книги Кейта Кода «Twist Of The Wrist 2», спортбайкерской «библии» всех мотоциклетных времен и мотоциклетных народов. В прошлый раз («Мото», №2--2004) мы изначальную обсудили причину большинства ошибок в управлении мотоциклом: во многих случаях поступать правильно нам мешает инстинкт самосохранения. Речь шла об ИНС-1 сбросе газа. Теперь познакомим с нюансами, касаюшимися посадки и работы тела при езде.

Если бы байк мог говорить, он время от времени просил бы неумудренного водителя никогда на него не садиться Знаете, почему? Как неопытный пасса жир, в потугах помочь наклонить мотоцикл в повороте, создает проблемы пилоту, так и водитель порой невольно соз дает проблемы байку.

Например, большинство начинающих спортбайкеров, насмотревшись мотогонок по телевизору (причем смотрели невнимательно), пытаются свещиваться и рудить одновременно Грубейшая ошибка! Она приводит к рысканью мотоцикла на входе в поворот. Правильная «технология» действий на входе в пово рот такова. Займите «свещенное» положение до начала рудения, причем так, этобы не пришлось изменять позицию до выхода из поворота. Закрепитесь на байке - прижмите «внешний» мотобот или всю ногу к раме (можно также

можно начать рулить

В S-образных поворотах нельзя осуществлять руление в момент перемещения тела с одной стороны байка на другую, то есть при «перекладке» - так можно вы звать сильнейшее рысканье. А если еще и рулить, одновременно используя руль в качестве опоры для тела, - вообще беда.

О руках. Если руки сильно устают при езде по дороге или на трассе со множеством поворотов, значит, посадка и действия рук однозначно неправильные Не держите руль мертвой хваткой больше доверяйте мотоциклу. Сильное сжимание рукояток руля - действие неосознанное, собственно, оно и есть проявление инстинкта самосохранения № 2 (ИНС-2). Как с ним бороться? Да просто расслабьтесь! Согласен, сделать это очень сложно, и стопроцентного эффективного совета, как обмануть ИНС-2, не существует Можно советовать только одно: вам нужно прийти к пониманию происходящих процессов.

А суть вот в чем При движении мотоцикла переднее колесо в той или иной степени рыскает всегда (не буду углубляться в научные дебри – поверьте Кейту и мне на слово). Можно и нужно ли



с этим явлением бороться? Во-первых, вряд ли у кого-то хватит физических сил. а во-вторых, если все-таки удастся это сделать, начнется такой «расколбас», что байк выйдет из-под контроля. Кстати, ес ли в подшипниках рулевой колонки люфтов нет и подвеска работает нормально, то рысканье не передастся на раму мотоцикла. С другой стороны, находящийся под воздействием ИНС-2 водитель «замыкает» рысканье передней вилки через себя на раму. Живой пример езда на кроссовом мотоцикле по песку. Жесткая хватка руля - прямой путь к падению. Стоит ее ослабить - и ход байка сразу стабилизируется, хотя передняя вилка будет интенсивно «шевелиться». Смысл всего вышеизложенного можно сформулировать и так: если пилот расслаблен - рыскает только передок, стоит хоть чуть напрячься, - колебания через тело передадутся на весь мотоцикл

К тому же слишком крепкая хватка заставляет байк распрямлять траекторию в повороте. Помимо прочих причин этого явления, пилот давит на «внутреннюю» рукоятку руля сильнее и как бы сам «выруливает» наружу

Что касается модных сейчас рулевых демпферов, то они уменьшают амплитуду и интемсивность рысканья. Устройство, безусловно, полезное. Но если со всей дури зажать руль руками, не поможет и самый «крутой» демпфер

Преодолеть инстинкт очень трудно Единственный способ «не мешать вилке работать»: расслабьтесь и получайте удовольствие

Эргономика современных спортбайков устроена так, как она устроена, и это отнюдь не по воле художников. Сиденье с упором сзади лучше удерживает пилога при интенсивном разгоне, значит, он может не цепляться за руль на пределе

REPSOL POPPLI June re militaritie we

сил. Широкий бензобак позволяет лок тям опираться на него в повороте. Боковые выштамповки на том же бензобаке служат опорой для коленей, что

опять-таки разгружает руль. На высокий бак можно лечь грудью — с тем же успеком. Смещенные назад подножки дают более надежную опору при перемещениях. А раздельный регулируемый руль типа сlip-оп можно установить таким образом, что аэродинамика объекта «пилотмотоцикл» станет оптимальной, да и нагрузка на рукоятки будет слабее. Правильное использование всех этих особенностей эргономики обеспечит азаимопонимание с байком.

Многим пилотам мешает встречный поток воздуха, и они еще и поэтому до одеревенения мышц держатся за руль, превращаются в несгибаемый памятник и туловище становится парусом. А надо «залечь» пониже — сопротивление воздуха тогда не помещает. В скоростных поворотах при свещивании выставленное колено тоже начинает «парусить», так что лучше держать ногу поближе к мотоциклу.

Если начинается «расколбас» руля на разгоне, аначит, пилот слишком сильно в него вцепился. Вот упор на сиденье и предназначен для опоры тела. А представьте себе, что переднее колесо еще и вямыло в воздух! Что случится при его

Макс БЬЯДНСИ «держится» за байк левыши локтем и коленот



Такая... гм... обстановка на пит-лейне nomoraem 5690HCU рассиабиться перед стартот. Утобы в гонке не переусердство-вать, съкитая рукь

, приземлении? Догадайтесь с трех раз, если знаете, что положение колеса сбито «расколбасом»... Ко всему прочему, напряженная посадка, неровности дороги и сопротивление воздуха заставляют голову «дрожать» - отсюда «размытая картинка». С нею можно и дорогу «потерять», а вслед и голову... Так что слишком крепкая хватка рудя в сочетании с общей напряженностью вызывает целую кучу нежелательных ездовых эффектов. Релаксируйте!

И еще о руках, только в другом контек сте. Запомните, байк сам по себе в движении невероятно стабилен, если пилот ему не мешает. Рассмотрим распространенный случай - снос заднего колеса в повороте. Большинство «гонщиков» не подозревает, что мотоцика сам автоматически компенсирует занос. Когда



для опоры колено. Словом, больше доверяйте мотоциклу - он ничего плохого вам причинить не хочет И

не мешайте умнейшей конструкции са-

мой исправлять положение. В крайнем

случае, можно использовать свещенное



MUDUNCH «SHTASNACTOR»

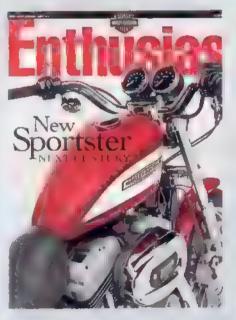
Популярный американский журнал Enthusiast отметил важное достижение для печатного СМИ: зимний номер 2004 года впервые вышел тиражом 1 млн. экэемпляров!

С 1916 года Enthusiast рассказывает читагелям обо всем, что связано с маркой Harley-Davidson: печатает обзоры о мотоциклах Н.-D., эксклюзивные интервью, техни неские материалы, советы экспертов и т. п Его по праву считают допгожителем среди изданий, посвященных мотоциклам

На самой известной обложке Enthusiast, вышедшей в мае 1956 г., 21-летнии Элвис Преспи сидит на красно-белом Harley Davidson KH Это был третий по счету «Харпей» эвезды рок-и-ролла. Но в журнале его охарактеризовали сдержанно, «хорошии клиент, который умудряется выкроить время, чтобы покататься на КН»

E GENLIÑ DOM HA HARLEY

емократ Джон Керри, основной соперник Джорджа Буша на грядущих президентских выборах в США, нашел кратчайший путь к серпцам избирателей байкеров на площадке популярненшего в США ток дюу появился в высшей стелени эффектно в седле Harley-Davidson Dyna Wide Glide



В интервью 58-летний Керри поведал о своем давнем пристрастии к мотоциклам. В молодости у него был Triumph Bonneville, позже Ducati и BMW R12000C. Сейчас он подустал летать на двухколесных «ракетах» и пересел на старый-добрый (и самый американский) Harley Какой байкер не отдаст за такого кандидата свой голос?! У Керри есть все шансы «въехать» на Н -D, и в Белыи дом

ОРЛЫ ПЕРЕЛЕТАЮТ ГИМАЛАИ

Компания Кілетіс оправдывает пословицу о ласковом телке, который двух маток сосет. Еще в середине 80-х годов индийскии концерн установил связи с японской Honda, и сейчас произведенные по ее лицензии скутеры продаются во всем мире. Недавно индусы заключили соглашение и с оказав шейся на грани краха итальянской Italjet, и скоро в Индии развернется производство ее скутеров с моторами рабочим объемом от 100 до 400 см³ Кроме гого, в 2003 году через свою сбытовую сеть Kinetic продал 200 кореиских 250-кубовых круизеров Hyosung Aguila («Орел»). Теперь боссы двух компаний ведут переговоры об изготовлении этих машин в Индии, причем в очень немалых количествах - до 10 000 штук ежегодно. Для корейских орлов и Гималаи - не преграда







Россия, г. Влодивосток, ул. Бородинская, 46/50, офис 607 Тел./факс: +7 (4232) 24-27-94 • E-mail:vostokscooter@mail.ru

W W W . V S C O O t @ r . Г Ц



МОПЕДЫ Б/У ИЗ ЯПОНИИ НОВЫЕ МОПЕДЫ "JIALING" (КИТАЙ)

ЮЖНЫЙ КРЕСТ ДЭЙВА БАРРА

В материале использованы фотографии Дэйва БАРРА, представленные в редакцию Книги Гиннесса в качестве доказательства достижения.

Достижения американца Дэйва БАРРА зарегистрированы в Книге рекордов Гиннесса. Но он не угомонился — отправился «поставить крест» на Австралии. Не из жажды пущей славы, во всяком случае, не только. Он, безногий человек, решил до конца жизни доказывать, что инвалиды — это не только те, кто клянчит милостыню на перекрестках.

Свой первый «Харлей» Барр купил больше 30 лет на зад, когда служил в морской пехоте США. После службы завербо вался в южноафриканскую армию, его джип подорвался на противотанковои мине Паемнику ампутировали обе ноги, он перепес еще 20 операции, вполовину потерял служ... Будущее выглядело безрадостным. Многие в подобной ситуации









ломаются, но только не Барр – через два года он уже передвигался без костылей, водил автомобиль и мотоцикл

Просто кататься стало невыносимо - характер звал совершить нечто, чего не могут даже многие «нормальные» люди. Например, кругосветное путешест вие. И он его совершил – объехал снача ла Африку, затем обе Америки, а в 1997 году пересек «вдоль» всю Россию, при чем зимой Это достижение в 1998 году Дэйв эарегистрировал как свой первый рекорд в Книге рекордов Гиннесса. То памятное путешествие помогла организовать редакция «Мото», и автору этих строк посчастливилось проехать вместе с Барром часть пути по зимникам Дальнего Востока («Мото», № 1-1998)

С тех пор мы с Дэйвом поддерживаем связь. И вот он предложил нашему журналу свой рассказ о том, как достался ему очередной «Гиннесс» – за пересечение Австралии

Хотя этот континент и невелик, он в то же время самый трудный для мотопутешественников По количеству и качеству дорог Австралия схожа с Россией. Неудивительно, что Гиннесс решил рассмотреть вопрос о регистрации «преодоления» материка. Но с условием: надлежит отметиться в четырех крайних точках континента — западной, восточной, южной и северной. По сути,



начертить на карте большой крест

Работы Барру предстояло много: разработать маршрут, обновить снаряжение, самое сложное – найти и «тряхнуть» спонсоров Ведь Дэйв небогат – вовсе не от хорошей жизни и не из жажды авантюр он завербовался в свое время в наемники

Старые знакомства и личное обаяние мужественного американца не подвели и в этот раз: одна компания предоставила «Харлей» модели «Спортстер» XL883 2002 года, другая упаковала мотоцикл в ящик и отправила в австралийский город Перт, третья дала денег на перелет Помогли и в НОС – Harley Owners Group (всемирном объединении любителей «Харлеев»), в котором Дэйв давно пользуется заслуженным уважением и часто «работает» спикером

Провел тюнинг байка – на «стандарте» далеко в пампасах не уеденть. Круизер «приобрел» 18-литровый бензобак, переднее эндурное колесо на 21", прочные дуги безопасности и общирный багажник. Барр фанатично уверен, что «Харлеи» – самые прочные машины в мире, они всегда довезут до цели. И ведь действительно не подводят!

Стартовал в дождливый день 5 октяб ря. Не один — компанию составил старый друг Кен Тейлор, он вел фургон позади. Замечу, Тейлор, служивший в Американских воздушных войсках специ ального назначения, тоже инвалид — он одноног. Поехали на север от Перта к прибрежному городу Карнарвон. Особенность австралийского драйва — девостороннее движение — ничуть не смущала Барра: 11 лет он прожил в ЮАР, а здесь на дорогах тоже «все наоборот».

После 400 миль в Тамале съехали с «нормальной» трассы на петляющие и «заносчивые» песчаные дороги. Но другого пути к мысу Стип-Пойнт, самой западной точки Австралии, не существует. Пока Дэйв перебортовывал колеса на кроссовые, Кен выкатил из фурго-

на свой байк. Наверняка Барр в душе позавидовал мотоциклу друга: это был более практичный в этих условиях внедорожник. Поскольку Барр лищен обеих ног, при езде его преследуют некоторые проблемы. Например, не может привста вать на подножках, чтобы «гасить» уда ры, и они отдают в позвоночник – «Харлеи» не славятся мягкостью подвесок

И вот путешественники у знака, утверждающего, что здесь — самая западная точка Австралии. Фотографирование для отчета Гиннессу — и назад, в путь. Кен убрал байк в кузов, а Барр занялся обратной заменой колес.

Друзья расстались. Барр двинул вперед к следующему месту назначения на восточном берегу. Две 10-литровки с бензином закрепил за сиденьем, что дало ему запас пробега почти в полтысячи км: в Центральной Австралии изобилия АЗС не наблюдается

Восток, мые Байрон.





Протяженность пути через континент к мысу Байрон, самой восточной точке, составила почти 8000 км, половина из них – грунтовые дороги. Ехал совершен но один 12 очень долгих дней по безлюд ным землям между пустынями Гибсона



и Большой Викторией. Вообще-то, по Ав стралии колесят туристы из Америки и Европы, но они не забираются настоль ко далеко вглубь континента предпочи тают «вылизанные» шоссе восточного по бережья. Дорогу нашему страннику пере бегали сотни кентуру, он вспугивал экзо тических страусов эму, на вечерних привалах досаждали летучие мыши – словно миниатюрные «стэллсы», они бесшумно пикировали прямо на огонь костра К счастью, обощлось без знакомства с крокодилами и ядовитыми змеями, ко торых в диких местах Австралии хватает

Когда Дэйв достиг восточного побере жья, его взяли «под крыло» активисты VVMC (Viet Vets Motorcycle Club – Клуба ветеранов Вьетнама). В сопровождении десятков байкеров спустился к мысу Байрон, что в сотне миль южнее города Брисбена. Бывшие вояки помогли про тащить «Спортстер» вниз на 60 ступеней и водрузить его на оконечность мыся – самую восточную точку континента Это была легкая часть пути – труднее дался подъем «Настоящего Американского Металла» на те же 60 ступеней

Отсюда путешественник повернул на юг к мысу Вилсона, третьей точке маршрута. 13-го октября упал – поскользнулся на пятне солярки. Похоже, и в Австралин это число приносит несчастье. К счастью, обощлось — спасли предусмотрительно установленные дуги безопасности.

В Мельбурне его встретили байкеры НОС и эскортировали до мыса Вилсена. Здесь расположилась служба национального парка Виктория. Администрация парка дружелюбно отнеслась к группе и уважительно к цели Барра, однако чиновники не разрешили продвигаться дальше на мотоцикле - только пешком... Барр связался с редакцией Книги рекордов Гиниесса, ему ответили: если путешественник донесет часть мотоцикла к офи циальному знаку крайней точки, то это будет «о'кей». Дэйв открутил переднее колесо и потащил его. Лил дождь, нести да леко, но никому из сопровождающих не позволил себе помочь - нес груз сам Это в карактере Барра, я знаю. Еще тогда, во время нашего совместного реида по России, он тоже всически отвергал любую помощь. Помню, как-то я шел с пустыми руками, а Дэйв нес два тяжелых рюкзака Естественно, я предложил взять один он гневно отказался. Ни в чем не хочет даже показаться ущербнее «двуногих».

Вот и тут, обливаясь горячим потом и холодными дождевыми каплями, часть пути колесо тащил, часть – катил по натоптанной дикими животными тропе. Но сделал-таки необходимые для отчета о путешествии фотографии с третьей точки своего «креста». Еще более долгим и утомительным был обратный путь к мотоциклу... Поэже Дэйв мне признал ся; когда он дотащился до «Харлея», колесо весом 15 кг «тянуло» на всю тонну.

Оставалось доехать до последней — северной точки путешествия и «взять» мыс Йорк, По дороге на пару дней остановился в небольшом городке Даббо на реке Маккуори в штате Новый Южный Уэльс — «Спортстер» потребовал техобслужива ния: даже «неубиваемые» «Харлеи» устают и начинают капризничать. В данном случае подвел приводной ремень заднего колеса: сильно «размакрявился», а за несколько километров до городка и вовсе



«крякнул». «Харлеи» и в Австралии самые популярные мотики, однако купить здесь новый ремень оказалось непросто. Запасного же Барр с собой не взял – понадеялся на заверения фирмачей о «вечности» этой детали... Доверчивым стал мой дружок в своих предыдущих скитаниях он не рисковал – устанавливал цепной привод.

На полуострове Кейп-Йорк расположен небольшой городок Уэйпа, эдесь Барра встречали 13 местных любителей offгоаd'а из группы, именуемой GROWL –
Geriatric Riders of Wiepa Location. Все слова в названии понятны, за исключением
одного — «Geriatric». Даже англоговорящий американец не смог сообразить, что
оно обозначает, а новые друзья лишь загадочно ухмылялись. Дэйв плюнул и пе
ревел так: великовозрастные безумные
ездоки... «Ездоки» же проявили безумство
по-своему — предложили Барру составить
ему компанию в 400-километровом броске на мыс Йорк

Что за парни! Вместе с Дэйвом они как мальчишки лезли на вершину мыса: тут при всем своем упрямстве Барр не смог бы справиться в одиночку: при-

THE NORTHERNMOSE POINT
OF THE AUSTHALIAN
CURTINI NT

Rodegal
Kpect "Hayeptah"

ходилось толкать и волочить машину по скалам, потребовалось даже применить подъемный блок и такелажные принадлежности, чтобы затащить полтонны груза... Шел аккурат 44-й день с начала путешествия, когда в конце концов процессия добралась до высшей точки австралийского континента.

Парни предложили отметить победу в ближайшем кабачке. Австралийны безумно любят пиво! Но их постигло разо-> чарование: Дэйв удивителен и тем, что абсолютно не приемлет алкоголь. Помню, в России он даже изготовил табличку - написал корявыми русскими буквами: «Извините, я не пью СОВСЕМ». Ему так часто приходилось ее доставать, что к концу похода она вся затерлась До случившейся с ним трагедии, приведшей к инвалидности, он не был трезвенником, однако после нее накрепко «завязал», причем исключительно из идейных соображений: «Какой же пример я буду показывать другим инвалидам?! Они должны бороться, чтобы выжить, а не поддаваться унынию и слабости.»

В Австралии табличку писать не пришлось, эдесь все англоязычны. Но отказы вать приходилось часто, ведь австралийцы чрезвычайно гостеприимны... В смысле предлагали выпить. «В этом они срод ни русским», – сменлся мне в трубку Барр.

И еще я помню вот что. Как-то Дэйв во время ночевки в палатке, когда «за бортом» было -35°, признался: «Знаешь, Иван, в душе я немного русский. С чопорными, вечно к месту и ни к месту улыбающимися, но холодными в душе американцами труднее ладить, чем с вами – открытыми и бесшабашными». И вот теперь он стал немного австралийцем — настолько его «согрели», ввели в состояние радушия спутники, сердечные и веселые парни.

Но и к Барру тянет как магнитом. Мужик умный и трезвый, он прекрасно понимает, что одна из составляющих доброжелательности к себе – восторженное отношение к инвалиду, способному совершать то, на что способен не всякий «нормальный». Понимает это, но не элоупотребляет, а использует «правильно» –



дает яркий пример другим людям с ограниченными возможностями, он живое руководство к действию.

Вот еще одно мое воспоминание из времени его «российской эпопеи».

Мы ехали по Москве, на перекрестке к нам подкатил в коляске инвалид без ноги – просил милостыню, прямо скажем, просил нагловато. Мой амери канец на секунду опешил, а затем проде монстрировал мужичку свои протезы Тот, в коляске, изменился в лице и судорожно погнал к тротуару, а затем прочь от перекрестка. «Может, в его жизни что-то изменится», – проговорил Барр.

Тогда в промолчал. Но сейчас, уз нав об очередном достижении Дэйва и о том, чего оно ему стоило, я окреп в уверенности: что-то изменится к лучшему. Люди станут чуть добрее, душевнее, внимательнее друг к другу. Ради этого стоило преодолеть 16 000 километров. Я уверен, это не последнее доброе дело Дэйва Барра, моего друга, который несет свой крест. ◀

Вячеслав СУББОТИН, мотоциклист с 20-летним стажем (Honda CB1000)

ВРОВЕНЬ С ВЕТРОМ



ВСЕ НА «ДОСКИ»!

Пятница, рабочая неделя на исходе, силы - тоже. Совещания, встречи, ворох документов, свардивое начальство - все это катастрофически подрывает здоровье. Выходные с пивом успокоят нервы ненадолго. А что делать с остальными частями тела? Мотоцикл до весеннего асфальта в «стойле». Как вывести из себя элобную «отработку», снять стресе... Можно двести раз присесть-отжаться, пробежаться, сигая через лужи и мусор. Но это скучно. А что зажигает? Ролики, горные лыжи? Конечно. Но есть занятие поострее. На мой взгляд, это виндсерфинг. А для тех, кто хоть разок его «попробовал», это - несомненно.

Но одно дело, если умеець ловко скользить на «доске» по воде – тогда для укрепления организма хватит и двух выходных. Тем же, кто наблюдал летящих под парусом крепких парней только «по ящику», для обуздания строптивого снаряда понадобится пара недель свободного времени. Всего лишь! Не сомневай-

тесь: за это время силы наполнят даже напрочь одряхлевшие тело и душу

КУДА ПОДАТЬСЯ?

Работу - по боку! Все мысли к морю, где носятся волны, ветер и серферы. Где те края, куда слетаются экстремалы? Разочарую: в России их нет. Впрочем, водятся серфстанции и в наших акваториях, но там всегда чего-то не хватает. Часто главного - ветра. Если и задувает, так осенью или весной, когда гладь бороздят льдины. Если теплынь, то мешает каменистое дно и мели, на которых не то что дорогущий плавник серфа - ноги поломать, что раз плюнуть. Плохенькое оборудование наших станций - норма, а держать первоклассное - не резон: не окупится, поскольку лето коротко. А вот что хорошего у нас, так это инструкторы, ими не обижены - весьма грамотные специалисты. Однако как им учить, если ветер в дефиците!?

Так что ищите место, где есть все сразу и круглый год. Ближайший теплый



(во всех смыслах — климат, отношение властей и населения) к России уголок — Египет. Круглый год — лето. Лазурное море, песчаные пляжи, жара и ровный упругий ветер. Почти в каждом приморском поселке на Красном море есть серфстанции со всеми полагающимися ат-



рибутами, полным набором услуг, современнейшим прокатным оборудованием Станции — «немецкие», «французские», «итальянские», но есть и «русские» на египетском побережье Красного модря аж четыре «наших» клуба

Наилучшие позиции у станций, выстроенных в роскошном местечке Дахабе, что недалеко от Шарм-Эль-Шейха. Лагуна с огромной акваторией и широкой песчаной косой создали идеальное место для серферов любого уровня. от робких новичков до безбащенных парнеи, взлетающих с огромных волн Желаешь научиться, - пожалуйста: гладкая вода внутри лагуны, в ней никогда доску не раскачает. Отсюда в море не унесет - прибъет к берегу косы Хочешь скорости - отправляйся по ту сторону косы: эдесь ветер заметно крепчает. Надумал попрыгать с волн, покругить фронтелупы - выйди за барьерный риф. он рядом. Четырехметровые валуны - супертрамплины для полетов «в космос».

КЛАССНАЯ РАБОТА

«Русской» станции нет и года, но она уже популярна у российских серферов. И не зря. Здесь новейшее оборудование от учебных серфов «Старборд» до превосходных «досок» ЈР для фрирайда, фристайла, вейва. Приятно и удобно, что здесь наша тусовка, школа с лучши ми инструкторами - нашими соотечественникими. Оки помогут овлидеть парусной «доской» всего за час. Через не делю ты сможешь ходить в любом направмении, через две - глиссировать в трансции и петлях, изящно выполнять повороты, декакивать на «доску» вместе с парусом Раньше даже у самых ловких на это уходили месяцы, а то и годы.

Поначалу тебя «поставят» на большую «доску» с миненьким учебным парусом — с нее еще надо умудриться упасть. Сверху «доска» отделана специальным миг-

ким покрытием – не поскользнуться, не ушибиться. Г Легкие учебные паруса малой лющали от 2 до 5 кв. метров позволят в первый же день научиться вращать парус так же, как это делает заправский серфер. Удовольствие от учебы, первых самостоятельных походов обеспечено – проверено многими!

Дальше - учеба скоростному повороту, глиссирующему фордевинду. Еще дальше Стоп! Сделай паузу вернись домой, приди в себя, похвались успехами (заслужил!) перел друзьями... И снова к морю! Волны, воля, простор, захватывающая акробатика манят!.. Приготовься: это – навсегда, на всю жизнь. Тебя «повело» безвозвратно!

СЧЕТЧИК

У серферов есть шутка: хочешь испытать ощущения серфера – влезь под ледяной душ и начинай рвать доллары... Действительно, раньше виндсерфинг был очень дорогим увлечением. Нынче шутка отча сти потеряла актуальность. Купаться в холодной майской воде в московском Строгино иля в ноябре на Черном море уже нет необходимости, если существует жаркий Египет (в ноябре воздух +30, вода +25). Покупать оборудование (пока не почувствовал себя профи) нет смысла: самое новое есть в прокате и все по приемлемой цене

Посчитаем расходы на семь дней. Билеты на самолет туда-обратно - \$190 Приличный отель, одноместный номер с зактраком и ужином (это для сибарита) - \$140 (\$20 в день). Прокат парусной доски, инструктор - \$140. Страховка, грансфер - \$30. Всего - \$500. Прибавьте > сюда еще сотню на обеды и вечерние прогулки. Для очень многих, согласи тесь, вполне. Египет - недорогая страна, но здесь можно разгуляться и широко есть где: эдесь и рестораны, и бары, и номера-люкс. А существуют варианты и много дешевле: можно поселиться... за два доллара в день. Спартанский стиль во все времена был уважаемым

ЛЕТИ

.Пока ты читал и мечтал, выходные пролетели. Успел оттянуться? Ну, съезлил в гости, забежал в магазин, поменял на авто резину... А праздник не состоялся, усталость как застряла, так в тебе и сидит. Встань на серф, будь вровень с ветром! Лети!.. !*





ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ КРУИЗЕР

Весна провопирует легкомыслие. Вст и мы туда же – решили подарить читате

КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ:

Но поскольку вас много, в он один, то на добно определить достойного. Провести потерею? Ванально, скучно, к тому же халява вещь обесценивает. Давайте прове

ные историйки, побасенки, казусы то и называют байками, в которые трудно поверить, но их заилтно слушать, св туации, в которые попадали вы, приятель или то, о чем слышали мимоходом, и научем не грех поржать в тусовке (конечно фигурантом произведения должен стать двужколесный персонаж). Не держите это

и себе, поведайте миру, поделитесь с ближним — и воздастел

SAUKU-LLIOY

Мы не ограничиваем жанровыми рамками – пусть это будет рассказик, анеклот, стих, маконец (негленки больше двужмащинописных страничек для другого случая). Здоровая фантазия и дозированный комысел приветствуются! Лучшие малами гонораром в 500 рублей. Победителю же вручим новенький круизер.

Присылайте свои маленькие шедепры до в декабря 2004 года. Победителя мы явзовем и вручим ему суперприз месяцей позже

Важно! На конвертах сделайте пометку Байки-шоу». Не забудьте указывать ад рес, контактный телефом, паспортные Суперприз для победителя конкурса — мотоцики ВМ150, круизер, предоставлен компанией «БалтМоторс», Келининград

данные, момера ИНН и пенсионной страковки. Ах да, еще и ФИО. Иначе гонорара не видать

Для «разгона» публикуем то, что уже было в нашей почте. Поехали

HOMEPHOÙ CUHSK:

Еду дождливым вечером по кольцевой. Справа в мой ряд резко вырудивает эвакуатор. Пыталея затормозить, но ас фальт-то мокрый... Ну и «разложился-Мотоцикл влетел на площадку эвакуатора сам я проехал на слине метров 20-30, «косуху» протер до дыр. Лежу это я себе, провожу «диагностику» организ ма путем шевеления конечностями. Вроде как кости целы. Тут боковым зре нием уловил несущиеся на меня яркие фары, и тормозить они явно не собираются. Понимаю: отполати не успею. Интуитивно повернулся к фарам спиной . Удар!.. Черт побери, прямо в зад - не успел я распластаться.

Когда сознание вернулось, ощутил, что жив и кости целы. Представьте, поднялся, отделил от машины мотоцикл и поехал потихоньку домой с заклинившей вилкой

На следующее утро тер я себя мочалкой под душем. Чувствую, болит вся задница, вспухла. Повернулся к зеркалу И что вижу? Синяк в виде оттиска куска номерного знака: «...ун99rus». №



DEPPEH

Надоело сидеть дома и сосать пиво Ночные выдазки забросил лицо отвыкло от ветра руки – от руля, а мои старый байк то захрустит то зазвенит. Орга низм просил скорости началась ломкапо асфальту

Бъло три ночи Жена, стерва, преспо коино спала, хотя мы здорово подапались Взял ключи, плейер, в рюкзак бросил всякую мелочевку, надел косуху, бандану старые казачки и рванул куда глаза глядят. Все, что оставил, не беспо коило. Только отъехал моя стерва выбе жала из дома и крикнула что-го гадкое в спину. Я газанул.

Начало светать Вдали на перекрестке увидел девушку Перекресток сча стья, - подумал и тормознул «Куда тебе?» - Не знаю значит, по пути и усадил ее свади Крепко меня обняв, она сразу уснула

Полсолица выпольто над горизонтом, было чувство что к вечеру я его догоню и сгорк. Байк гудел. «Не теряй ес, не медли. «Спутница время от времени клонилась. – приходилось ее поддержи вать локтем. Бросало в дрожь, тело обносило холодом, потом жаром.

Остановился на заправке – погреться, выпить пива заправиться и еще раз увидеть ее тицо В баре назвалась: «Лена Я сбежала от мужа-подонка» Когда вспоминала о своем, казалось, говорила обо мне Хотел сказать об этом, но она перебила «Знаю »

Я завыл волком и проснулся на дива не рядом с сукой женой Собрал рюкзак, надел косуху, бандану, старые казачки – и поехал туда, к перекрестку счастья. Все, что оставил, не беспокоило

Теперь мы с Леночкой просиживаем

дома, попиваем пивко Я изменился, бе лая борода, морщанистое лицо, бо вымые поги, вздутыи живот голько живо том я и похож на байкера Мотоцика в гараже я редко хожу к нему госка смотреть на обиженный влиянд фар, что слезятся то пи от трусти, то ли от пыли, Если иногда кавожу мотоцика, он плачет и просится уехать в прошлое Но знает, что просит зря никуда ехать не хочу, хочу умереть дома с Леночкой И тоже плачу. Вспомню перекресток сердце забъется, как в тот день А потом болит Я прошу прощения у банка за то, что по старел, и он прощает

Отдам его сыну Сын ушел от своей стервы жены пусть едет ищет свой перекресток Искать придется, может, всю жизнь

Верпулся на диван, глотнул пива Стало не по себе мурация покрыли те ло и я очнутся Надо мною врачи Рассказали, что я сорок лет пролежал в коме, жена умерла через месяц после того, как я впал в забытье, что могоцикла у меня никогда не было, не было ничего ни сына, щи банданы, ни косухи — Ста ло гадко жизнь — коту под хвост, все, что у меня было, - голько сон

И вдруг увидел свет Он напоминал луч моего байка, но гораздо белее, а еще он быт геплым и манящим Стало лег ко. Я встал с кровати, увидел лежащее на ней собственное тело. Печаль ушла я все понимал, как тот, что познал языки всех народов, животных, птиц.

Счастье могоцикл и дорога, назначение ехать на свой край земли, смысл найти перекресток счастья Только его придется искать, может быть всю жизнь А найдешь не огля дывайся. М

Make CTOFOB (Prenin)

XAÚ-TEK» ПО-ИЭСЕВСКИ

Вот ходим мы вокруг иностранной техники и пускаем слюни: ах, АБС, ах, сцепление с регулируемым проскальзыванием, ах, спид-шифтері.. А вель все эти повшества на «совкомотоциклах» применяются давным-давно! Расскажу реальную историю, которая случилась без малого двадцать лет назад.

Купил мой приятель чудо техники под названием «Иж-Планета», вдвоем провели мы «послепродажную подготовку», и два наивных иднота помчались опробовать мотик на дороге. Первый перекресток, первое резкое торможение - и в действие вступает «АБС поижевски». Давлю изо всех сил на тормоза, но ме-е-едленно-медленно и неотвратимо приближается багажник «Москвича», а колеса все крутятся и никак не хотят останавливаться... Да здравствует главное достоинство АБС



возможность маневра на торможении! Ухожу на тротуар и, лавируя между прохожими, сбрасываю скорость.

В гараже сняли колеса - и механизм «ижевской АБС» раскрыл тайну. Сборщики так щедро смазали оси тормозных кулачков, что «Литол» обильно «унавозил» и колодки, и поверхности барабанов. Чертыхаясь, мы смыли масло. Маслом, как оказалось, кое-что можно еще как испортить.

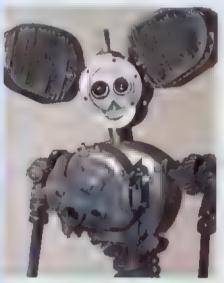
Далеко позади остались те благословенные времена, когда мы были молоды, а наши мотошиклы быстры (потому как не с чем было сравнивать). Поначалу пококетничав, та «Планета» исправно возила моего приятеля много лет. Жили они долто и счастливо и умерли в один день. 🔫

Александр ВОРОН (Katalog), г. Подельск

→ УВЕКОВЕЧИМ!

Маэстро сотворит чудо и из пустяка... В руках заслуженного хуложника РФ. скульптора-кузнеца Валентина Воробьева никому ненужные старые детали от машин, мотоциклов, ржавые самовары, утюги времен прабабущек и прочий подобный металлолом обретают вторую жизнь

Несколько лет назад, когда выполнял одну серьезную работу, ему понадоби



титься!». - Валентин Яковлевич дал себе слово делать только веселые «игруш ки» - чтобы людей радовать.

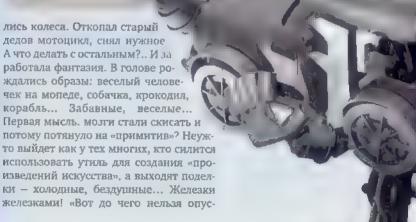
Идеей «заразился» и младший сын ему эта тема оказалась даже ближе. чем отцу

«Поделки» - удивительные и самобытные - сейчас расхватывают для оформления интерьеров авто- и мотосадоны, магазины запчастей, кафе при заправках. а кто-то приобретает в личное эстетиче ское пользование. Почти все работы «функционируют»: головы крутятся,

руки-ноги двигаются, колеса вертятся... Автор называет их чудиками», а занятие - шало стью. Но дал шалости назва ние - «Техноарт» (сайт в Ин-TEDHETE: www.tehnoart.ru)

Валентин Яковлевич намеревается в скором вре- 🥻 мени открыть детский кружок - хочет учить детей работать с металлом. Дети те еще «творцы», их фантазия безгранична! 🔫





20.14



СУМАСШЕДШИЙ ПРАЗДНИК ЭКСТРИМА

Лучшие каскадеры мира съедутся 29 мая на Московский международный фестиваль каскадеров «Прометей».

За шесть лет существования фестиваль превратился в культовое событие Автородео, конное шоу, трюки на мотоциклах, горящие парашюты и летающие автобусы — это далеко не все, что сможет увидеть зритель на площадках

Вы спросите: зачем люди идут на риск сломать себе шеи, руки и ноги, подвергаются смертельной опасности, а то время как на дворе третье тысячелетие, и все завораживающие трюки, которые скимают для кино и шоу-про грамм, можно создать на компьютере?. Любой каскадер улыбнется, иначе жить не можем — без риска и адреналина Трюковое искусство самостоятельно и самоценно, даже сверхвозможности компьютеров не в состоянии отменить или вычеркнуть трюки вживую

В нынешнем году на аэродроме «Ту шино» участники фестиваля продемон стрируют массу самых сложных и неор динарных номеров, от вида которых у любого нормального человека кровь стынет в жилах. Исполнители раскроют секреты самых навороченных и зрелищных из них, попытаются установить но вые мировые рекорды в области трюко вого искусства. Все, что мастера «привозят» на «Прометей», - высшей категории сложности. Например, прыжок на мотоцикле через летящий вертолет. Если вы видели что-то подобное в кино, знайте, что там все по-другому: вертолет и пры гающего мотоциклиста снимали по отдельности, а затем «подклеили» друг к другу. Сложность же при исполнении трюка «вжиную» заключается в том, что гигантская турбулентность может засо сать исполнителя трюка в лопасти, однако каскадеры, выверив каждое движение до полужеста, идут на риск - и все получается

А как вам понравится пронзание легковым автомобилем корпуса автобуса с последующим вылетом авто вверх, где машину разрывает на две половинки? Наобрегательность наших экстремалов по части упичтожения авто- и мототех

Но что сухое описание?! Насколько все серьезно, интересно и душеразди рающе, можно понять, только увидев все эти «штучки» воочно Предупреждаем зредище не для слабонервных!

Каждый желающин сможет поучаст вовать в конкурсах, в которых награ да – ценные призы, и проверить себя «на слабо» под руководством опытных инструкторов. Например, побиться



на мечах в доспехах средневекового воина, прыгнуть в подушку безопасности с 10-метровой высоты, полетать на воздушном шаре. .

А завершится этот прекрасный и сумасшедший праздник экстрима торже ственным награждением победителей, рок-концертом и грандиозным фейерверком. До встречи на «Прометее»! ** «Красота чату из века в веко таков слоган второго маждуна родного фестиваля гатуировки. Tattoo-fest

Интерес к татуировке вырос, нанесение рисунка на тело превратилось в вид искусства, человеческая кожа уже воспринимается как живой колст. Примечательно, что еще недавно распространенный термин tattoer (такое окончание в английском языке носят инвереми профессий) был замение на такоом (по аналогии с англ. агтіят — «художнию»). Не это ли мижине свидереніство обратавния профессию заражтера работы жумрождання. И органиваторы Такоо-бых населе «томприне» патуировом жах межують»

На эткрытие фестиция споравиль поклон-

ники культуры тату и проспо любовытелную досто любовытелную ставовый и предстояло выбрать лучные рабовых предстоям предстоями предс

пую жиотическую и протическую жуукропку. И конкурсанты удивляли — причудливыний усровня и причудливыной усровня и причудливыной усровня и причудливыной усровня и причудливыной и причудливыной и протических жукого и причудники и причудники и причудники и причудники и программым и программым

хотели взойти татуированные зрители.

Если прошлогодний фестиваль ограничивался пространством столицы, то нынешний отправился в путь по российским городам. Финалисты региональвых уже прошел в Туле, соберугся снова в Москве на закрытии Таптоо-fest 12 июня.

Мария СОКОЛОВА, фато Алексия ЛОБОВА



MOTOTEXHUKA

958-60-62

на Вавилова, 4

952-79-50



СКУТЕРЫ мотоциклы

мопеды

КВАДРОЦИКЛЫ

www.m-koleso.ru

🛮 территория 3-го таксомоторного парка 🖩





МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ОТ ЯПОНСКОГО ДИЛЕРА



Бригинальный и неоригинальные загчасти для метоциклов, гидроциклев, енегонодов, АТV:

Мотеровина, мотоквини, оденда, эксевоуары. Спертивный тенниг (aportbike, cross, watercraft, anownebile):

Маканфицированные спациалисты производят ремент мотециклев, гидрециклев, синганодов, АТV. Парыста

Marine S. (1981) Miles and Miles and Confession of the

МОТОКЛУБЫ: БАНК ДАННЫХ

Продолжение вачало в «Мото» №4-2004

не винегремен обил

Ночные камикадае» г. Кольчугино, округ Кольчугино, тел. (09245) 2-35-м2 2 24-14, 2-13-97

38 Иркутская область

Bike ALL г Иркутск, мкр. Первомайский

д. 12А, кв. 50, тел : (3952) 31-16-38,

e nail sibmorote mini33 i com

Survey of the survey

56 Оренбургский область

Steel Man MC г. Оренбург, тел. (3532 . 5 - 16 %)

Solves Seem H TV III

69 Тверская область

Vikings MC r. Тверь, Беженкое m., ул. Шишкова Автокранодром РОСТО, тел. 8-903-631-13-21

e-mail, vixingsmc@yandex.ru

Black Legion г. Тула, ул Володарского, д.1 ren (0872) 34-11-49

«Тулица» г. Тула, факс: (0872) 36-92-84

Liferoad 625048, г. Тюмень, ул. Красных Зорь

4 3 to en hi monocontamen ni

WIND THE COURT AND

Ferrum 433510, г. Димитровград

ул. Пушкина, д. 135

«Семь ветров» г. Ульяновск

e-mail: 7vetrov@man.ru

74 Челябинская

Confederates 455047, r. Mariumoropok, a/s 132

- «АСА» 454116, г. Челябинск, пр т Ленина, д.8
- «Стальные драконы» г Копейск, ул пос Советов
- л.14а. кв.14. тел (3512) 70-16-73
- «Стыльные сердца» 455000, г.Магинтогорск

ул Калинина д 20, ка 11

76 Яроскавская область

Black Bears MC 150003, г. Ярославль

ул. Герешковой, 5а, тел. (0852) 25 56-45

- e had rears out, its www tackle rem-
- «Встречное движение» 152935, г. Рыбинск, а/я 4
- «Северный ворон» 152930, г. Рыблиск, а/я 26
- «Сънр» Тин и т. тел (0852) 22 46 ·

Black Bat Марьино, тел. (095) 357-67-59

e-mail, ttyy@yandex ru

JM Club (клуб любителей эпонских мотоциклов) гел (095) 768-84-21, www.jmclub.ru,

e may amentro neces ri-

Цифе перед географическим названием номер региона, присвоенный ГАИ

«Альпин» ул. Крылатская, д.4 тел (109» 141 23 34

«Байк-Ленд» тел. (095) 596-85-42 ≥6

www.bikeland.ru c mant odysseverbikeland.ru Вистечальный мотоклуб Мото. Ру

ул. Дружинниковская, д.30, стр.1, тел. (095)

.. 55-12-59, www moto.ru, e-mail boss@moto.ru

«Вулкан-клуб» а/я 45, www vrcm org

e mai, dyrebo vrem ra

«Гарибальди - S» ул Гарибальди, д.9,

ren. (095) 432 81 29, e-mail, rusbiker@hotmail.com

«Корона» ул. Авнационная, д.68

rea (095)193 60-05 906-40-09

«Крылья» e-mail moonbike@mail.ru

«Московский скутерклуб» тел. (095) 245-71-27 www.scooter.caib.ra

Мотоциклетная федерация России (МФР)

105187, Москва, Измайловское ш., д. 71

к. 3. -Вега тел. (095) 737-79-42 факс 7 1 79-36

www.mir.m.e.mail.mfrois.m.

«Ночные Волки» (Night Wolves)

ул. Н Мисвиики, д.110, Банъ Центр

т/факс: (095) 191-25-93, www nightwolves.ru

e mad nightwo ses since ne

Редакция журнала «Мото» 107045, г. Москва Селинерстов пер., 10, тел. (095) 207-33-49 ракс: 737-41-92, e-mail, moto@zr.ru

system the to 27 h)

СТК «Восход» 10.3055, г. Москва, Гихвинский пер., д.10/12, кор. 9, тел. (095) 978-58 34

«Терехово-13 ул Н Миевники, д.13а, тел 8-901 750-82-95

«Уходящие в ночь» пейдж. (095) 974 00-03

a6, 117318, e-mail uvn@ . index ru

78 Camer-Herostype

Віже Brothers наб Обводного в п. п.а. д.42. гел (812) 166-05-66, www bikebrothers.ru

e mail bike brothers@mail.ru

Chopper Club MC ул Ломоносова, д.5

тел. (812) 319-43-69, www.chopperclub-mc.spb.ru Werewolf MC 198188, r. Caster Flerepbypt

ул. Курчатова, д.1/39, тел. (812) 247-65-00 www werewolf ru

«Русский Morop» www.motoclub.spb.ru,

e na in ot scrabigan box re-

Виртуальный мотоклуб «Ручка Газа» www.mictorics ac-spb rai

«Форт МС» 198121, г. Санкт-Петербург

наб. Адмирала Лазарева, д.22.

T GAR N 235 S7 07 www fort biker ru

86 Ханты-Менсийский автоломикай округ

BLACK VAIPERS г. Нижи: вартовск, тел. (3466)

23-48-35, 21-06-55, e-mail_mood13@vandex.ru «Восьмой гараж» г. Нефтеюганск, тел. (34612) 7-34-10, 4-20-84, e-mail. bikers@ugansk wsnet.ru Союз байк-клубов Волго-Вятского региона Члены союзв. Gryphons MC (Казань), Knights MC (Ношкар-Ола), Mads МС (Чебоксары), «Абрис» нос Советский, респ Марий Эл e-mail bikeunion@mail.ru, gryphons@mail.ru manster@mail ru

Angels MC г. Дмепронетровск, тел +38 (067) 563 75 22, 778-00-56, (0562) 20-86-55

Black Dogs MC 39800, Полтавская обл., г. Комсо мольск-на-Днепре, ул. Молодежная, д 19, кв.1,

тел. +38 (248) 2-68 30

e-mail, black dogs2002@ukr net CMC Heavenly Warriors pech, Kpam,

г. Севастополь, пр. Октябрьской Революции

1 73, кв. 56, тел (0692) 24 65 89 emil www.hw.cmc.comfex.ta

HAZARD г. Луганск, ул. Ленина, д. 149а

чел. +38 (050) 621-06-13; 531-10-57,

e mail a core me feval cex ra-

Matador MC г. Одесса, ул. Атамаца I пловатого-

л.84 тел. + 38 (048) 777 05-11

Pandor /Інепропетровская обл. с. Павлоград. ул Почтовая 1a, кв. 43, e-mail total concernal re-Silver bullets МС г. Киев, тел. + 38 (050) 310-46-21

,044) 296-46 2 www silved a cise and a

e mail back short street silverly costs kringt

Street Warriors MG г. Харьков, ул Сумская, д. 63, гел. +38 (0572) 14-39-69, 14-39-79,

www.swings.scindicomital

e-mail community and con-ac-

speeds added known to

«Виниицкие братья» 23210, г. Винянца,

птт Стрижавка, ул. 40 лет Победы

ren, +38 (0432) 38 53-81

«Идальго МС» респ. Крым, г. Сепастополь. ren. +38 (0692) 23 75 90, 44 29 02, 24 85-68,

e-mail nekamot@mail.ru

-Магистр- г. Белая Церковь, ул. Запорожская,

д.б. тел. +38 (04403) 6 06 00

«Островитяне МС» респ. Крым, г. Симферополь тел. +38 (050) 397 33 35, (0652) 48 60 88

Украинские мотоциклисты UA/MOTO г. Киев,

тел. +38 (067) 209-21 91, 7777-3-2,

www.marskiev.aa e mail aamoroaduur wit

ФУМ (Федерация украинских мотолюбителей, г. Днепролетровск, тел. +38 (067) 711-20-06

(0562, 20 86-55









Болоруссия
Dark Wings MC г Полоцк,
тел. + 375 8029 649-67 91
Iron Brothers г Минск ул Притыцкого, д. 148,
коми.7, тел. +375 (172) 34-59-62,
www.moto.by . m. r. ronfelix a moto.by
1ron Raven г. Витебск, ул Белобородова, д.3
B H J , GrK D BERGELL TO
Old Town MC Витебская обл., г. Полоцк
neл +375 (29) 678-27 52, 603-08 50.
www oldtown.fatal ru: e-mail: old town@tur by
Road Golden Eagles MC
(«Дорожные беркуты») г. Минск,
тел. +375 (29) 766-16-14,
e-mail, harleydavidson@mafio by
«Псы Дорог» (Road Dogs MC) г. Витебск,
e-mai, megabyker@mai, ru
тел моб. +375 (%) 52 40-16, 52-97 28
«Речицкие исы» 247500, Гомельская обл.,
г Речица, 1-й Стадионный пер., д.7
MORNING
·Brothers MC» r. Кишинев
www.members.mete.ra a differs.
e mar brothers, em ore
MOTOR LIFE e-mail motorlite@mail.ru
Спортивно-технический клуб «Мотор»
Слободзейский р-н, с. Кийканы, ул. Кулябина
д 27, тел. (0 557) 4 23 81

e-mai, megabyker@mai, ru
гел моб. +375 (%) 52-40-16, 52-97-28
«Речицкие псы» 247500, Гомельская об
г Речица, 1-й Стадионный пер., д.7

Harley Davidson Club Baltija Minijos str.169/5, LW-5800 Klaipeda, Lithuania. rea (370 686) 2 91 69 e ail: silverios.ba.iunas@fortum.com

Biker,ly www biker,ly, e-mail: master@biker ly Freeriders Latvia MC Jekabpils, lieva iela 3. гел. (371) 675-88 51, (371) 637 29-06, www.treens.ers.yo.iv.c.m. (reeriders.a nbox.ly) Oppozitors MC Latvija, Riga, Ojara Vaciesa iela 2 гел. (371) 978-02-22, www.oppozitors.yo.lv, e mill responsible by Road Knights MC г. Даугаапилс.

TOT (371) 945 48 18 Sepultors MC www sepultors.lv e-mail. mc@sepultors..v

Riders Западный Казахстан, г. Уральск, тел 8-300-327-84-37 «Тамерлан» Кустанайская обл. г. Рудный, тел. (31441) 4-14-68, 6-23-12 gemail to ber an incomating merta i selema i kz

Rolling Anarchy MCC International (международный мотоклуб) www rollinganar-

chy.com; e-mail: contact@roll.nganarchy.com Виртуальный клуб любителей старинных мотоциклов «Ява» -- Jawa Old ента туческу амыры пынес изаманы па

rec age Opavao in

Если вы заметили неточности в данных о своем клубе или ваш клуб в банк данных по какой-то причине не попал, сообщите об этом по факсу: (095) 737-41-92, e-mail: moto@zr ru или по тел.: (095) 207 33-49

26-27.06

ПОЕДЬ И УВИДЬ!

ЗРЕЛИЩА, АКЦИИ В МАЕ-ИЮНЕ

1	Акции клубов							
ı	1-5.05	Гонка на отечественных мотоциклах «Весенний марафон» (Москва – Крым)						
		(«Пилигримы», Моск обл.)						
ı	8.05	Открытие сезона в Санкт-Петербурге (Chopperclub MC)						
	8.05	День памяти погибших байкеров «Колесницы дорог», г. Барнаули						
ı	10.05	3-й байк-уикэнд в г. Пушкино, Моск. обл. («Ночные волки»						
ı		Ассоциация банкеров Росски при поддержке Администрации Пушкинского р. на)						
1	22.05	Открытие сезона в r Иваново (Idols MC)						
d	22-23.05	Открытие сезона в г. Барнауле (Ассоциация мотоклубов Сибири)						
ı	5.06	Благотворительный рок-фестиваль, посвященный «Діно защиты детей»						
1		(Chopperclub MC, r. Carict-Rerephypr)						
ı	6.06	«Пивное ралли – 2004» (Chopperclub MC, г. Санкт Петербург)						
ı	12.06	Закрытие фестипаля Tattoo-fest, г Москва						
Ī	12.06	Гонка Новосибирск-Барнаул-Новокузнецк-Кемерово (1000 км)						
ı	Cananua	(Ассоциации мотоклубов Сибири) 5-е юбилейное южно-российское байк-шоу						
ı	Середина	{Blacksmiths MC, r Kpachogap)						
	19.06	Клубная мотрастреча «Улейма-2004» (Black Bears, г. Яроспавль)						
ı	19, 26.06	Мотопробет «Детская дорога жизния по городам Ленинградской области						
ı	1-1	(Споррегсты МС, г. Санкт. Петербург.)						
ı	25 26.06	Мотофестиваль в г Омске («Вольным ветер»)						
ı	25-27.06	Мотофестиваль в г Малоярославце (Администрация с Малоярославец,						
1								
ı	Спорт							
ı	1-2 05	Личный чемпионат России по мотокроссу с Кондрово. Калужская обд						
•	1.05	Чемпионат мира по спидвею - Гран-при Швеции г. Стокгольм						
2.05 МотоGP, Гран-при Испанни трасса Jere,								
ı	8.05	Чемпионат России по суперкроссу на Кубок ЮКОСа г. Москва. Крылатское						
	8-9.05	Открытый чемпионат России по мотокроссу (разряд «Хобби») и на ATV «Парк Экстрим»						
ı		г Яхрома Моск обл						
ı	15.06	Чемпионат мира по спидвею, Гран-при Чехинг г Прага						
	16.05	MotoGP, Гран-при Франции грасса Le Mans						
ı	19-23.05	Чемпионет России, ралли-рейд «Астрахань» г Астрахань						
ı	22-23.05	Чемпионат России по кантри-кроссу, 1-й этап трасса «У Пирамиды», Рикское ш., Моск. обл						
	22-23.05	Чемпионат России по мотокроссу среди молодежи «Пари: Экстрим», г. Яхрома, Моск, обл. Кубок России по мотокроссу среди ветеранов г. Челябинск						
ı	22-23.05	Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 1-й этап						
'	22 23.03	грасса «Невское кольцо», г Санкт Петербург						
ı	26.05	Кубок России по мотокроссу (разряд «Ветераны») с Магнитогорся						
ı	29.05	Чемпионат России по супермого, 1-й этап г Москва, Крылатское						
	29.05	Чемпионат мира по спидвею, Гран-при Европы г Вроцлав, Чехия						
ı	29-30.05	Суперспринт «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск обл						
ı	29-30.05	Личный чемпионат России по мотокроссу г Курск						
	5.06	Чемпионат России по клитри-кроссу, 2-й этап трасса «У Пирамиды», Рижское ш., Моск. обл						
ı	5-6.06	Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 2-й этап						
ı		трасса «Дмитровский автополигон», Моск обл						
	5-6.06	Перванство России по мотокроссу среди молодажи г. Сызрань						
ı	5-6.06	Первенство России по мотокроссу среди молодежи г Озерск Челябинская гобл						
'	6.06	МособР, Гран-при Италии трасса Mugello						
	9.06	Чемпионат России по суперироссу на Кубок ЮКОСа, 2-й этап г Москва, Крыдатское						
ı	12.06	Чемпионат Европы по мотокроссу «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл Чемпионат мира по спидвею, Гран-при Великобритании г. Кардифф						
	12.06	Кубок России по кроссу на дорожных мотоциклах с Пактелеево, Владимирская обл						
	12-13.06	Первенство России по мотокроссу среди молодежи с Колейск, Челябинская обл						
	13.06	Мото GP, Гран-при Каталонни трасса Сисит de Catalunya, Испания						
	19.06	Чемпионат России по кантри-кроссу, 3-й этап						
		трасса «У Пирамиды», Рижское ш., Моск. обл						
	19-20.06	Первенство России по мотокроску среди молодежи г. Наро Фоминск, Моск обл						
	26.06	MotoGP, Гран-при Голландни трасса Assen						
26.06 Чемпионат мира по стант-райдингу, Чехия								
	26-27.06	Чемпионат России по мотокроссу (класс «Мотоциклы с колясками»)						
		г Сафоново Смопенская обл						
	26-27,06	Кубок России по мотокроссу (разряд «Ветераны») г Владикавказ						
	26-27.06	Hadroniettes Baccule no Ligrannacal Charles Harrison and F. Common Teconomics of						

Первенство России по мотокроссу среди молодежи г Осташков Тверская обл

НА ЛИЦО ПРЕКРАСНЫЕ, СТРАШНЫЕ ВНУТРИ

ЭКСПЕРТИЗА ИМПОРТНЫХ КОЛЕНВАЛОВ И ПОРШНЕЙ ДЛЯ «ПИЛОТА»

Любой владелец «Пилота» подтвердит: купить качественный поршень или коленвал для мокика непросто. Но недавно в магазинах появились (и в большом количестве) те и другие запчасти, совершенно не похожие на отечественные: чистенькие, блестящие, упакованные в красивые коробочки. Это — на взгляд. А «на зуб»?

ИГРА В ПРЯТКИ

Мы «влезли в шкуру» несведущего покупателя приобрели эти новинки, полутно пытались выудить у продавьов информацию о производителе - на упаковке он не указан И вот первая «засада» никто точно не знал о происхождении деталей. Одни утверждали, что они китайские, другие что из Южной Кореи, хотя не исключено, что запчасти производят на каком-нибудь нашем заводе: Такого рода «игра в прятки» нинего хорошего не предвещает. Для про стоты общения назвали их «китайцами» Приобрели мы и отечественный поршень Решили, что это изделие КМЗ - Ковровского механического завода, на котором собственно изготавливается мотор «Пилота» Опять-таки, не ругаться не можем - реквизиты и здесь не указаны. Производители все сделали, чтобы сразу вызвать подозрение к своей продукции

видимость

Сначала мы осмотрели их с пристрастием. Начали с поршней, «Китаец» производил благоприятное впечатление весь комплект (сам поршень, кольца, палец и стопорные колечки) находится в аккуратненькой коробочке с указанием размерной группы порыня и номера партии. Однако больше ни одной надписи (где же все-таки реквизиты производителя?!). Открыли коробку нашему взору предстала приятная картина все детали комплекта в масле и расфасованы по «индивидуальным» пакетикам. Поршень блестит, на нем нет царалин, забоев и следов черновой обработки, фиксаторы поршневых колец на своих местах, отверстия под поршневой палец обработаны исключительно. Стрелка на поршне поможет правильно сориентировать его при сборке относительно цилиндра

Надо заметить, в продаже мы видели не только «номинальные» поршни, но и «ремонтные» (двух размеров), чего нет у отечественных производителей. Размерная

группа изделия указывается на коробочке и на донышке поршня («25» означает, что его диаметр больше номинального на 0,25 мм, т. е. – «первый ремонт», «50» — соответственно «второй ремонт» и увеличение диаметра на полмиллиметра)

К внешнему виду поршневых колец претензий не возникло, все фаски ровные, на каждом колечке нанесена его размерная группа. Важная особенность: поршневые кольца укомплектованы рифленым пружин ным колечком, которому малоопытный мопедист вряд ли найдет применение Видимо, изготовители понадеялись на то, что покупатель досконально знает устройство двигателя импортного скупера и догадается установить «эспандер» под второе компрессионное кольцо. На отечественных мотоциклах такая деталь не применяется, так что чем вводить в заблуждение покупателя, спедовало бы положить в коробочку маленькую бумажку с инструкцией или схемой сборки

ПРОВАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ

Палец и стопорные колечки желания «пнуть» изготовителя не вызвали Но только до тех пор, пока мы не попробовали вставить палец в поршень Нет, он не просто вошел легко – провалился в отверстия под собственным весом, тогда как

палец должен входить в поршень с натягом Тревожный, знаете ли, звоночек при таком раскладе отвер стия в поршне разобъет очень бы-

Тогда перешли к визуальной оценке ковровского поршня. По сравнению с сияющим «китайцем» он, изрядно потрепанный небрежным обращением грузчиков, аыглядит «не акти». Зато па лец, вставляется с должным натягом и не болтается. На донышке, как и положено указана размерная группа, а на одну из бобышек пальца нанесена цветовая метка.

Коленвал «китаец» не дал поводов придраться, разве что на шатуне отсутствовала цветовая метка, обозначающая размерную группу

СПАРРИНГ КОНКУРЕНТОВ

Каковы механические своиства «китай ских» запчастей? За квалифицированным ответом мы отправились к конструкторам «пипотовского» мотора и в ОТК Ковровского механического завода. Заводчане были немало удивлены фактом появления «конкурента», так что протащить изделия через "сито ОТК согласились с удовольствием вот где вероятность ошибки при проверке равна нулю, так это здесь абсолютно все замеры производят с помощью калибров, оптических и пневматических стендов Даже микрометра или штангенциркуля нет

Начали с геометрии. У «ковровчанина» все размеры и допуски уложились в норму, претензий по качеству литья и мехобработки не возникло. Налицо все признаки «род. ного» поршня специалисты КМЗ признали его своим изделием и больше мучить не стали. А вот что обнаружили у «китайца» Общая высота оказалась выше положенной, геометрия донышка тоже сильно отличалась от эталона (а это оказывает немалое влияние на газораспределение и степень сжатия), шероховатость боковой поверхности намного выше (чревато ускоренным износом поршневой) Диаметр рабочей поверхности этого поршня «гуляет» порой на 0,1 мм при допуске 0,01 мм (это ж десятикратное нарушение размера!), и отнести его к какой-либо из трех размерных групп не



Номинальный поршень (слева) и ремонтный (справа): цифра «25» указывает на размерную группу (в данном случае – «первый ремонт»).



А я весь упакованный...



Блеск и нищета «китайца».

представляется возможным Как мы и предполагали, диаметр отверстия под поршне вой палец превысил нужный размер на 0,01 мм (определили пневматическим калибром), что ставит крест на перспективе нормальной работы детали. Почему-то не обработаны торцы бобышек под палец с внутренней стороны. Отсутствие цветовых меток на «китайском» поршне и пальце можно списать на то, что раз поставляются они в одном комплекте, то и подобраны нужным образом (но мы убедились в обратном). Ремонтный «собрат» отличился «правильнои» геометрией, но отверстию под палец, мы поставили тот же "диагноз», не годен.

РАСПАЛЬЦОВКА

Китайскии палец ничем не отличался от ков ровского, кроме (эка мелочы!) низкокачест венной обработки наружной поверхности Ясное дело, подшипник с такои мелочью долго не прослужит... К стопорным кольцам



На боковинах шаиб видны края «кратеров».

претензий не возникло, и на том спасибо

Поршневые кольца «китаица» — единственный повод к гордости их изготовителя они прекрасно прилегают к цилиндру (что мы определили на оптическом стенде), здесь нормальный зазор в замке — залог хорошей компрессии Жаль, что они не вза имозаменяемы с ковровскими — из заменьшей высоты самого кольца (1,6 мм — у «ковровца» против 1,5 мм — у «китайца») Скорее всего, поставщик покупает кольца у серьезного производителя и вкладывает их в комплект

КОЛЕНВАЛ ИЛИ ЯРМО НА ШЕЮ ?

С коленвалом еще веселее — у «китаица» ни один (I) из размеров (общие габариты, по садочные диаметры цапф под подшипники, размеры шпоночных пазов и др.) не соблю ден! Биение цапф превысило допустимое значение в шесть раз! А это чревато скорои «кончинои» коренных подщипников и «кли ном» мотора. Геометрия конуса под махо вик генератора тоже «неправильная». Сле довательно, маховик начнет «гупять» на валу, постепенно разбивая себя и генера тор, в один прекрасный момент срежет шпонку, перекосится — и мотор закли нит А тут и до ДТП недалеко

Специалисты КМЗ пошли еще дальше — распрессовали коленвал и «перемыли кос точки» каждой детали

Начали со щек Мало того, что они выточены кое как из низкосорт ной стали, так металл еще и не термообработан Венец вопиющего безобразия — отверстие под палец, в нем следы грубого сверления и грубой же шлифовки (будто елозили крупнои шкуркои, что выпилось в царапины и задиры). Усилие запрессовки пальца очень мало, а это предвестник того, что при рабо те двигателя щеки будут «жить» независи мо друг от друга

Палец коленвала отпичается тем, что пинии его фасок неровные — они напо минают скорее синусоиду Роднит же пальцы коленвала и поршневои очень низкое качество обработки внешней (рабочей) поверхности

Нижний подщипник держался молоддом, к нему претензии не возникли. А вот ограничительные шайбы «китайца» не из бериллиевой бронзы, как полагается, а из низкосортной «сырой» стали — ее только покрыли медыю (дыганский трюк. по цене золотой вещи впаривают позолоченную) Поверхность шайб напоминает лунный рельеф: ямки разной глубины (видимо для удержания масла?) разбросаны каотично

Шатун «блеснул» прекрасным канеством меднения наружной поверхности — и тут же «ударил в грязь» лицом. Это когда мы проверили параплельность осей отверстий под подшипники и чистоту их обработки. А ведь все это окажет пагубное влияние на ресург мотора. На шатуне не бъло ни единой цве товой метки, однако, справедливости ради заметим, что зазор в нижнем подшипнике от нормы не отошел.

Коленвал упаковкой тоже не обделили: Мы бы порадовались, если бы форме

соответствовало содержимое

получите удовольствие!

Рекомендовать к использованию «китаицев» можем лишь с оговоркой пробег между ка премонтами двигателя не превысит несколь ко сотен километров. Если собираетесь риск нуть, то предупреждаем придется завари вать аргоном разбитый картер. Ремонт доставит вам величайщее наслаждение. •

Благодарим за помощь в проведении экспертизы главного конструктора КМЗ Валерия КАРАБАНОВА и сотрудницу отдела ОТК Надежду БОБКОВУ

	PE3Y	ЛЬТАТЫ	ЗКСПЕР	тизы	
Деталь	оответствие материала фокументации (М3°	Качество мех обработки	Соблюдение размеров	Твердость детали при термообработке HRc	
	11110			Фактическая	Требуемая
Поршень				Не измерялась	Нет данных
Поршневой палец	11		***	62 -63	40-45
Поршневые кольца	4.7.5	*	1.0	Не измерялась	Нат данных
Стопорные кольца	***	***	*4*	Не измерялась	Нет данных
Lиеки коленвала	* *	4		Сыраяч	37-41
<u></u> Салфы коленвала	1.6	•		«Сырая»	37 41
Палец коленвала			+ 6.0	∨ Сырая«	38-45
Ролики нижнего подшилника	***	114	4 + +	62-63	55-65
шатун	**	* *		52 54	51-66
Шайбы ограничительные		4	1 6 +	не измерипась	Нет данкых

Оценка проводилась по 3-балльной шкале: *** - хорощо, ** - удовлетворительно, * - плохо

ДАЙТЕ ЕМУ РЕМНЯ!

РАЗОБРАТЬСЯ В ВАРИАТОРЕ СКУТЕРА НЕСЛОЖНО

Как это сделать, рассмотрим на примере Honda Tact. Если же вы владелец Honda Dio, Yamaha Jog, Suzuki Address или любого другого скутера, то и вам эта информация полезна — трансмиссии у большинства из них устроены одинаково. Разница в деталях, но она не принципиальна.

Для ревизии вариатора пластиковую обпицовку можно не снимать, но советую – без нее работать легче Я снял ее еще и по тому, что этот аппарат попал в ремонт пос пе падения. Пока поврежденным пласти ком занимался маляр, я заменил ремень А заодно проверил узлы, спрятанные под крышкой Те, кому предстоят те же хлопо ть, запоминаите

Прежде всего, снимите воздухофильтр он крепится двумя болтами. Не забудьте ослабить хомут крепления к карбюратору Рычаг кикстартера снимать не надо — ина че, когда будете снимать крышку, вал мо жет выскочить из отверстия. Вставить его на место, скручивая достаточно сильную возвратную пружину, задача не из легких Убедился в этом на собственном опыте На некоторых скутерах крышка вариатора состоит из двух половинок Снимите обе

Чтобы оценить износ ремня, измерьте его ширину (см. рисунок). Для скутеров фирмы Honda ширина нового ремия 18 мм. Если она меньше 17 мм, - ремень нужно заменить То же и для скутеров Кутсо Для Vespa минимальная ширина 17,5 мм, а Malaguti - 14,85 мм. Так что не полени тесь и, полистав справочную литературу, наидите значение, соответствующее ваше му скутеру. И учтите ширину ремня нужно измерять в нескольких точках по всеи дли не, Полутно осмотрите рабочие и внутрен нюю поверхности ремня. Если увидите грещины или расслоившиися корд, меняите, не задумываясы. Если он порвется в дороге, аварии, скорее всего, не будет, но толкать скутер обратно - радости мало

Открутите гайку внешней половинки ве-

дущего шкива, зафиксировав ее зубчатый венец монтировкой или другим подходя щим инструментом. Когда будете искать упор для рычага, рудьте осторожны – сло мать першородки картера проще простого Обычно гайка затянута с большим усили ем, и не исключено, что понадорится по мощь друга Откручивайте ее только тор цовой головкой или, в крайнем случае, на кидным ключом Если попытаетесь вос пользоваться рожковым, можете быть уверены либо сорвете грани гайки, либо ра зобъете руку, а скорее всего, и то и другое

Теперь ремень свободен, и его можно снять Но не торопитесь собирать все об ратно Есть смысл посмотреть, как сеоя чувствует валик, на котором расположены шестерни и муфта свободного хода (бен дикс). На некоторых скутерах его можно вынуть, ничего не разбирая Проверьте,

свородно ли перемещаются подвижные детали этого механизма. Поверните шес ерни в разные стороны, преодолевая усипие пружины. При этом они должны легко раздвинуться, а когда отпустите, быстро, со стуком вернуться на свое место. Если детали движутся туго, промоите их чистым беизином и просущите. Не помогло? Валс шестернями придется менять. Эта же участь ждет и механизм, в котором пружина осларла и не возвращает шестерню на место. Иначе, в лучшем случае, стартер при пуске просто не «выкинет» шестерню и рудет вращаться вхолостую В худшем, когда мотор заведется, шестерня бендикса не выйдет из зацепления. Мотор раскрутит ротор стартера до слишком больших обо ротов, и он выидет из строя

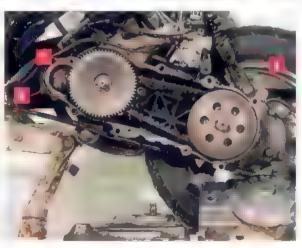
Важное замечание этот механизм катего рически запрещается смазывать Смазка



Чтобы проверить ширину ремня, снимать его не обязагельно. Но и не поленитесь покрутить шкивы, чтобы измерить его по всей длине.

> Крышки сняты. Душий шкив

42, 114071 1 4 00/ 10





Так откручивают гайку, крелящую шкивы: ключом и стопором-монтировкой.

при вращении может попасть на ремень, а уж тогда вы точно далеко не уедете Даже если ремень останется сухим, к жирным де талям прилипнет пыль, образующаяся при трении ремня о щеки шкивов, а также до рожная пыль, которая неизбежно попадет в полость вариатора и заклинит эти детали Проверьте, не разболтана ли втупка, в кото рой вращается валик в картере. Допустимый люфт на свободном конце валика — 2—3 мм При большем шестерни тоже может заклинить Смазывать эту втулку тоже нельзя

Затем проверьте грузики и корпус, в котором они работают Раздвигая под деиствием центробежных сил корпус и крышку, роли ки-грузики одновременно сдвигают половинки ведущего шкива, натягивая при этом ремень, которыи, в свою очередь, преодолевая усилие пружины, раздвигает половинки ведомого шкива Передаточное отношение вариатора уменьшается, а скорость скугера увеличивается. Хоть грузики и цилиндрической формы, но при работе они не столько перекатываются, сколько скользят. Еспи для гвердой стальной крышки это проходит безболезненно, то мягкие поверхности грузиков и корпус из алюминиевого сплава изнаши ваются. Мелкие потертости на цилиндрической поверхности грузиков особого вреда не принесут. Если появились грани шириной. до пяти мидлиметров. - это тревожный знак Если же еще больше (бывает, в ремонт привозят скутеры с грузиками треугольной формы), - детали нужно заменить. Ведь, истираясь, ролики-грузики становятся легче, а значит, будут все спабее и спабее сдвигать по



Детали автоматического сцепления скутера Suzuki Address. Колодкам аще работать и работать — они даже как следует не притерлись.



«Корзина» вариатора разобрана.

повинки ведущего шкива, и скутер будет плестись потихоньку под бешеный вой мото ра. Корпус истирается медленнее, но и он не вечен. На нашей детали видны риски вдоль канавок, в которых движутся грузики «Криминальных» забоин, в которых они могли бы заедать, нет, и эта крышка еще послужит. Но продольные риски уменьшили опорную поверхность, и новые детали, пол зая по ней, сотрутся быстрее

На «наших» грузиках видны небольшие грани. С ними, хоть и недолго, но можно было бы еще поездить. Но поскольку ремкомплект уже куплен, мы их заменили В этом узле тоже ничего нельзя смазывать. При разборке корпуса внимательно следите за треугольными пластиковыми направляющими. Их легко потерять, а новые продают ся только в комплекте с «корзиной» (так иногда называют корпус), и не всегда.

«Корзины» разных моторов при внешней схожести существенно отпичаются размерами и формои пазов для грузиков Решившись на замену, обратите внимание на буквы, выбитые на поверхности. Если вы установите на ваш скутер «корзину» с другой маркировкой, характер скутера может существенно измениться И не в пучшую сторону. Точно так же не стоит устанавливать на штатную «корзину» «чужую» крышку Если же надумаете заняться тюнингом вариатора, обязательно посоветуйтесь со специалистом. Иначе только зря потратите время и деньги

На ведомом шкиве вариатора расположено центробежное сцепление. Его колод-



На рабочих поверхностях грузиков и «корзины» вариатора видны глубокие продольные риски. Грузики – на помойку, «корзина» еще послужит.



Проверка работы бендикса: крутите, как кубик Рубика... Далее – как в тексте.

ки достаточно долговечны, но если вы ни чего не знаете о прошлой жизни скутера, а тем более, если он вяло трогается с места и плохо разгоняется, стоит проверить их состояние. Если не удастся узнать значение минимальной толщины накладок, придет ся оценивать «на глаз» «Криминальными» считаются колодки, у которых на поверхно сти накладок есть сколы или трещины, а толщина явно мала (меньше 1,5 мм), Проверьте состояние внутреннеи поверхности барабана. Если есть выработка, придется его проточить, как это делают с тормозны ми барабанами автомобилей. Но любая несоосность, появившаяся после проточки, может вызвать сильную вибрацию, и под шипники, на которых вращается барабан, быстро выидут из строя

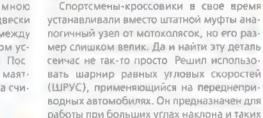
Вот теперь, когда все проверено и неисправные детали заменены, можно со спокойной душой установить ремень и собрать все в обратном пооядке Чтобы об легчить сборку, обожмите новый ремень, стянув его между обоймами ведомого шкива, как показано на фото Помните, с каким усилием была затянута гайка ведущего шкива? С таким же усилием ее нужно затянуть снова. И с теми же предосторож ностями. У многих скутеров крышка вариатора цельная, а не из двух половинок, как у того, что на фото Если при установке такой крышки затягивать винты как попало, она может покоробиться, а коль совсем уж не повезет, то и треснуть. Тяните их от середины крест-накрест. Или двигайтесь по спирали, но тоже от середины 🚜



При установке ремня таким вот движением утопите его между половинками ведомого шкива.

ШРУС НА «УРАЛЕ»

На плохой дороге гораздо лучше себя чувствуещь с длинноходной мягкой подвеской Мне не составило особого труда установить лицензионную переднюю вил ку от «Ижа» на переделанный мною «Урал», но увеличить ход задней подвески оказалось сложно. На оппозитах между коробкой передач и карданный валом установлена упругая резиновая муфта. После того, как я изменил конструкцию маятника заднего колеса, ее разрывало за счиника заднего колеса, ее разрывало за счинительного междиника заднего колеса, ее разрывало за счинительного междиника заднего колеса, ее разрывало за счинительного междинительного за счинительного междинительного за счинительного за счинительного междинительного за счинительного за счинител



лок не обойтись

танные километры. А когда, наконец, сорвало стопорное кольцо карданного вала,

стало ясно, что без кардинальных переде

нагрузках, которых на «Урале», особенно без коляски, и возникнуть не может

Подвернулся ШРУС от автомобиля Subaru Diasti (впрочем, можно использо вать и любой другой - был бы он подходя щих габаритов). Проточил на станке ведущий диск штатной резиновой муфты под прессовую посадку, «Гранату» тоже проточил в размер и запрессовал. Для пущей надежности свария их, причем варил корот кими участками - давая деталям остыть после каждого разогрева, чтобы рабочие поверхности, перегревшись, не «отпусти лись» и не потеряли твердость. У кардан ного вала отрезал шлицевую часть, а сам вал проточил начисто на длину 20 мм. Срезал шлицы внутренней части ШРУСа и проточил ее до такого же диаметра и на ту же

длину Затем изготовил втулку с топщинои стенки около четырех миллиметров и внут ренним диаметром с допуском под прессовую посадку в ШРУС и на карданный вал Запрессовал в нее валы и обварил торцы втулки короткими швами. Теперь остава лось только срезать центровочный шар выходного вала коробки передач и собрать ШРУС. Гайку обязательно зашплинтовать При токарной обработке важно соблюдать соосность обрабатываемых деталей (допустимое биение — не более 0,1—0,2 мм). Не соблюдете — может возникнуть вибрация, сводящая на нет все удовольствие от взды

Получившийся узел будет вечным, но голько если будете спедить за пыльником ШРУСа и, не дожидаясь разрыва, менять его при появлении первых же трещим КМ

Подгомка ШРУСа для использования в трансмиссии оппозита, 1— «граната» 2 - веду чим ды резиновой муфты 3 - сварочным шов выделенное оранжевым цветом – удалить,

→ BORPOC-OTBET



Письма направляйте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, «Мото» или на E-mail moto@zr.ru.

Масло Техасо Motex 2 Т-Х рекомендуется применять для двигателей с воздушным охлаждением, смешивая его с топливом в пропорции 1/100. Можно ли применить этот «коктейль» для мотоцикла с жидкостным охлаждением, для которого завод-изготовитель рекомендует соотношение 1/50?

Стоит ли добавлять присадку «Римет-Мото» в масла, предназначенные для смешивания с топливом, или заливать в картеры маховика и КПП мотоцикла «Иж-Юнкер»?

Можно ли залить трансмиссионное масло серии GL-4, предназначенное для КПП переднеприводных автомобилей, в картеры маховика и КПП? Если нет, то какое предлочтительнее?

Антон ХЕЛЬЗИН, г. Москва

Масла, рекомендуемые для двигателей с воздущным охлаждением, рассчитаны на работу при высоких температурах Особого вреда от применения их в моторе с жидкостным охлаждением, скорее всего, не будет, но лучше использовать масло по назначению. При смешивании его с бензином следует руководствоваться требованиями изготовителя техники

С присадками будьте осторожным Достоверных сведений о госледствиях применения этой присадки у нас нет Руководствуясь здравым смыслом, можно посоветовать следующее В масла, предназначенные для смецивания с топливом, «масленщики» ста раются не добавлять несгорающие присадки — они отложатся вместе с нагаром на деталях двигателя. Особенно туго придется свече, может выйти из строя. В картере КПП маховика эта присадка не должна натворить бед Если решитесь применить эту присадку и заметите, что все в порядке, сообщите нам

«Ижевская» КПП вполне прилично работает на маслах типа М 8В («потомке» АС-8, на применение которого она и рассчитывалась), а также на рекомендуемых заводом-изготовителем М10В2, МС-14, МС-20 и МГД-14, а врожденных недостатков применением присадок и дорогих масел не исправищь, Следует также помнить и о неприятностях, которые могут наступить для работающих в этом масле дисках сцепления. Из-за избыточной «скользкости» или чрезмерной вязкости масла они станут пробуксовывать. Поскольку речь идет о новом мотоцикле, нужно учесть еще одно последствие экспериментов с маслами и присадками, нарушая требования инструкции завода-изготовителя, вы лишаетесь права на гарантийное обслуживание мотоцикла. М

Мой внук купил скутер «бэ-у» и научился ездить. А вот узнать про устройство или ремонт ему неоткуда. Подскажите, издавалась ли какая-нибудь литература об импортных «табуретках»?

Владимир ДАНИЛИН,

владимир данилин

г. Рыбинск Ярославской обл.

К сожалению, обзорного свойства книги о скутерах в России не издавались. О четырех переводных книгах мы писали в «Мото», №№ 1-03 и 6-03, они продаются на
книжных развалах (ло крайней мере,
в Москве). Технические характеристики
многих моделей приводятся в ежегодных
«Мотокаталогах» издательства «За рулем»
О техобслуживании и ремонте мы постоянно пишем в журнале М

РОБИНЗОН ЗНАЕТ ТОЛК В ПИТАНИИ

«Топливные системы мотоциклов. Техническое обслуживание». Под ред. Джона Робинзона. С-Пб.: «Алфамер Паблишинг», 2003. 192 с.

Составить рассказ об устройстве и работе системы питания поршневого двигателя — дело непростое: в нем переплета ются механика, термодинамика, газовая динамика, химия, а с возникновением систем впрыска топлива еще и электроника и вычислительная техника Разобраться в этом клубке знаний непросто и специалисту, а уж объяснить все «от аз» рядовому байкеру и вовсе непосильная задача. Но с нею блестяще спра вился популяриза тор мототехники Джон Робинзон

Содержание, в об щем-то, небольшой по объему книги поражает ог ромным количеством сведений - от истории развития систем питания (как 2-, так и 4-тактных мото ров) и основ теории горения и газовой динамики до подетального рассмотрения устройства современных карбюраторов, систем впрыска и приемов их обслужива ния и регулировки. Рассказано о воздуш ных фильтрах и глушителях (в том числе с каталитическими нейтрализаторами), тур бонаддуве, нетрадиционных видах тоглива — спиртах, нитрометане, оксиде азота Практическая ценность этого труда и в описании типичных неисправностей систем питания, методик их поиска и устранения Даны практические советы по ремонту и обслуживанию карбюраторов

Автор этих строк имеет возможность сравнить переводной вариант и оригинал ох оти тов № зыке можнильны вы виньпри чу заявить ответственно настолько технически грамотный и в то же время легкочитаемый перевод сложного технического текста до сих пор встречать не приходи лось. Англоязычные аббревиатуры «переведены» в укоренившиеся в русском языке обозначения, ясе дюймовые меры - в наш метрический стандарт. Книга, уверен, бу дет интересна и начинающим любозна тельным мотоциклистам, и студентам ву зов со специализацией по ДВС Так то переводчикам и составителям -«лять с глюсом». Жаль, в выходных данных нет их имен - с удовольстви ем назвал бы

Книга большого формата, с добротной глянцевой обложкой, четко пропечатанными, наглядными иллюстрациями (правда, черно-бе лыми) Так что высций балли издательству «Алфамер Паблишинг»! Назвать книгу деше вои нельзя: средняя цена в Москве — 340 руб. Но, по верьте, советы Джона Робинзона того стоят! М

Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ



Как форсировать двигатель «Иж-Юпитер 5»? У нас в городе не достать литературы о тюнинге этого двигателя.

Александр ГРОМОНТОВ, г. Ангарск Иркутской обл.

Литературы о тюнинге «Иж-Юпитер 5» вообще не существует. Но нужную информацию вы найдете в «Мото», №№ 4-99, 6-99, 12-01, 1-02. Разыщите эти номера, может быть, они есть в библиотеках. Н

Допускается ли установка на Jawa-350/638 литых колес от «Урала»?

Александр ШАРОВ, г. УзловаяТульской обл.

Во-первых, без доработки тут никак не обойтись, поскольку у мотоциклов различные крепления тормозных барабанов. У «Урала» больший диаметр колесных осей, и колеса на 19" будут задевать за подкрылок и сиденье Jawa, поскольку

здесь они рассчитаны на размер 18". Трудмее всего придется, когда попытаетесь закрепить ведомую звездочку на «ураловской» ступице Но прежде, чем начинать возню, взвесьте: подобная замена не целесообразна. «Ураловские» колеса, рассчитанные на большую массу экипажа с коляской и трех человек, более массивны, а значит, они напрочь «убьют» динамику Јаwа и сделают критичными условия работы подвесок. №

Как можно существенно повысить мощность «Восхода-3М»? И можно ли вообще ее повысить?

Витьку

В конце 70-х годов ковровские мотоциклы ШК-3 со 175-кубо вымы моторами «Восход», усовершенствованными для дюссейно-кольцевых гонок, разви вали 19 л. с. Степень сжатия в них повышали до 12 Для это-

го изготавливали кованый поршень, расширяли фазы газораспределения (благодаря чему обороты возрастали до 7000), устанавливали карбюратор Лкоу с диффузором диаметром 32 мм. Лепестковый клапан в этих моторах отсутствовал, а система зажигания была специальная — электронная бесконтактная Макси-

мальная скорость ШК-3 составляла 135—145 км/ч. Однако ресурс форсированного мотора значительно снижался 14

На письма отвечали Иван КСЕНОФОНТОВ, Борис ДАХНОВСКИЙ

Письма без указания имени автора редакция не рассматривает.



- Мотоциклы
- Производство мотодельталичное
- Запасные части
- Ремонт
- Одежда и жесессумам

Москва.

ул. Автомоторная, д. 2 •МОТОРЫ •СУЗУКМ Т.: 153-32-71, 504-3092 E-mail:sansanih@mtu-net.ru РОДАКА, ГАРАНТИЙНОЕ ОВСЛУЖИВАНИИ, ВЫЗЛУКИОТР, ВЫЕЗД МЕХАНИКА НА ДОМРЕМОНТ ЛЮБОЙ СЛОЖИВАНИИ, ОРОДАЖА ПОДВРЖАННОЙ МОТОТВОЙКИ

[895] 508-7601, 562-1385

ОГНЕННЫЕ КОЛЕСНИЦЫ-2

В рубрике «Мозгодром» («Мото», № 4-2003) Николай Искандыров рассказал о том, как он сделал колеса светящимися Я пробовал сделать так, как предлагает николай. Но щетка и диск, по которому она скользит, быстро истерлись дорожной пылью, и контакт временами стал пропадать. Предлагаю более надежный, на мои взгляд, вариант

Я спрятал контактную пару внутрь тормозного барабана. К его крышке винтами М3 прикрепил кольцо из фольгированного текстолита. Щетку вместе со щеткодер жателем заимствовал у электродвигателя автомобильных дворников и закрепил на ступице колеса К кольцу, просверлив в крышке отверстие для провода, подвел +12 В в ступице тоже просверлил отверстие, через которое от щетки расходятся провода к закрепленным на спицах трем пампочкам от елочной гирлянды

Контактная пара, спрятанная в тормозном барабане, работает гораздо надежнее, а колесо выглядит опрятнее Важно сделать все так, чтобы провода не могли замкнуть на «массу»

Чтобы сделать мою Jawa еще заметнее



на дороге, в подножки встроил габаритные огни, а на спинке сиденья установил дополнительный мигающий стоп-сигнал (я его подключил через реле поворотов)

Игорь ИЕВЛЕВ,

победитель

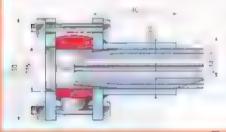
д. Головино Владимирской обл.

От редакции. Чтобы ваши колеса не стали «огненными» в прямом смысле этого слова, подключите через предохранитель провод, идущий от «+» бортовой сети мотоцикла к колесу

КОНДУКТОР ПОМОГ

После запрессовки новой бронзовой втулки в верхнюю головку шатуна «Мин ска» (да и любого другого мотоцикла) ее нужно обработать разверткой. Но обычно приходится снимать очень тол стый слой металла (в моем случае — око ло 0,5 мм), а отверстие не всегда получается перпендикулярным плоскости шату на — тогда о нормальной работе двигате ля не может быть и речи

Чтобы отверстие получилось «правильным», я изготовил вот какое приспособле-



ние (подобное уст ройство обычно называют кондукто ром) Приварил кусок

голстостенной трубы к пластине, а затем на токарном станке «за одну установку» проточил наружный торец пластины, расточил отверстие в трубе и «развернул» его Причем чуть более толстой (на пару «соток») разверткой. Вырезал еще одну пластину – такую же, какая приварена к трубе, но с отверстием диаметром 15 мм (чтобы развертка могла выйти). Пластины нужно стянуть болтами с двух сторон верхней головки шатуна, но несильно Приспособле ние должно двигаться вдоль плоскости головки усилием руки Теперь установите устройство напротив отверстия и пускаите в ход развертку. Точность обработки втулки с таким кондуктором отменная!

> Виктор РУДНЕВ, д. Екатериновка Липецкой обл.

«ХИМЧИСТКА» ДЛЯ СВЕЧИ

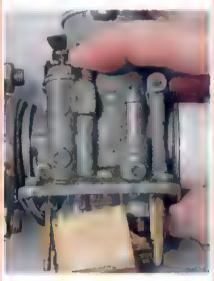
Я перепробовал много слособов механической очистки свечей зажигания, но ни один из них меня не устроил Возни много, а все равно до конда не отчистишь А если попробовать гелем для чистки кухонных

плит? Ведь и на свече, и на глите у нагара сходный состав – пригоревшие органические вещества... Выбрал свечу погрязнее, обработал гелем Прошло 5—10 минут и нагар растворился Осталось промыть свечу водой, а то, что не вымылось, удалил заостренной спичкой. Благодаря гелю я уже два года не покупаю новые свечи

Денис ФАТТАХОВ, Казань

топи его, топи!

Вы еще не измучились, запуская в хоподную погоду мотоциклы с карбюраторами Лікоу? А не проще ли вернуться в «каменный век» — соорудить обыкновенный утопитель поплавка? Это просто Просверлите отверстие диаметром чуть больше 3 мм в верхней части дренажного канала, находящегося с левои стороны карбюратора рядом с обогатителем. Если обнаружите, что снизу в канал вставлена свинцовая заглущка, просверлите и ее Вставьте в это отверстие шпильку или болт М3 длиной около 70 мм с небольшой (15—20 мм) пружиной. Снизу накрутите гаику и разваль-



цуйте резьбу – чтобы гайка не откручивалась. И все! Даже «Юпитер» с «модер низированным» таким образом Јікоу легко запускается в любой мороз

Андрей СИДОРОВ, п. Ильинский Раменского р-иа Московской обл.

ЕЕ СИЯТЕЛЬСТВО...

Пришло время перекрасить мотоцикл В магазине мне посоветовали акриловую краску-спрей Стоит она недорого, и я под дался уговорам А когда покрасил, – ужаснулся: высохшая краска совершенно не блестит, мало того, легко смывается бензином... Но вышел из положения покрыл краску мебельным лаком марки НЦ Он блестит и «равнодушен» к бензину

Игорь ВОРОНЦОВ, г. Злынка Брянской обл.

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторові Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), ИНН и номер свидетельства о пенсионном страховании, дату и место рождения, адрес и номер телефона (желательно).







→ ГОНКИ НА ЛЬДУ

наши вне конкуренции

Европейские Гран-при в Ассене (Голландия) и Берлине должны были дать ответ на во прос, смогут ли россияне так же мощно высту пить на треках с искусственным льдом, как они «проехали» на натуральном льду в Крас ногорске и Уфе Напомним, после четырех финальных гонок в России первые пять мест занимали только они

Первый же день в Ассене показал, все так и рвутся клощипать» российскую армаду. Победил на этапе николаи Красников, но второе и тре тье места за финном Антти Аакко и австриицем Францем Дорном Лидер Виталий Хомицевич завершил гоночный день четвертым, Дмитрий Буланкин — пятым Однако на второи день россияне восстановили статус-кво в главный финальный заезд из иностранцев попал лишь швед Пер Олоф Серениус, да и то закончил его аутсаиде ром, Первым же финицировал Красников

И вновь заглавных пять строк в судеиских протоколах занимали В Хомицевич (118 очков), Д. Буланкин (113), И Иванов (100), В Лумпов (93) и Н Красников (91) Из «не на ших» ближе всех подобрался к лидерам финн А Аакко (71)

Берлинский трек, в отличие от ассенского, открытый В первый день заключительного финала шел проливнои дождь, воду со льда «подметали» снегоуборочные машины. Не по везло Хомицевичу — он упал в главном финале. Первым опять финишировал Красников Буланкин — вторым Борьба за чемпионскую корону достигла апогея Хомицевич по-прежнему лидировал — 134 очка, у Буланкина — 133, у Красникова — 116, у Иванова — 113

Они же астретились в главном финальном

заезде заключительного этапа. Дмитрии булан кин со старта ужом юркнул в первый поворот и стал стремительно отрываться от поперников За круг до финиша шедшии последним Красни ков пошел ва банк сделал попытку одним ма хом опередить сразу троих. Не вышло — упал И дал повод рефери объявить перезаезд

В этот день дождя не было, но дул сильней ший порывистый ветер, он крутил-вертел стар товую ленту Дали старт - полоска ваметну пась, раньше всех «выстрелил» Иванов Но лента поднялась с перекосом и. Всех троих снова вернули на исходную позицию Сигнал! Буланкин нуть перестраховался - и уже увидел спины соперников. Хомицевич и Иванов пове ли «командную гонку» - пресекали атаки Бу ланкина. И все же тот выиграл, когда на вира же третьего круга мастерски прошел заслон со перников - те ахнуть не успели. Профукали они и «бронзу»: Хомицевичу по ситуации на трассе нужно было бы пролустить вперед одноклубника Иванова, но пожадничал Брон зовую медаль завоевал Красников

Представители российской школы гонок на льду в очереднои раз доказали, что им нет равных в мире!

ЧЕМПИОНАТ МИРА-2004: 1. Д. Буланкин (Россия) – 158 очков; 2. В. Хомицевич (Россия) – 154; 3. Н. Красников (Россия) – 132; 4. И. Иванов (Россия) – 131; 5. В. Лумпов (Россия) – 116; 6. А. Авкко (Финляндия) – 88; 7. Ю. Базеев (Белоруссия) – 85; 9. Г. Бауэр (Германия) – 85; 9. П.—О. Сереннус (Швеция) – 81; 10. Ю. Поликарпов (Россия) – 80; 11. К. Дрогалин (по лицензии Белоруссии) – 63...

■→ XAPAKTEP

ДМИТРИЙ БУЛАНКИН, ЧЕМПИОН МИРА И ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ 2004 ГОДА

Он, 20-й по счету чемпион мира, родился в 1978 году в Лензе Дмитрия-мальчишку увлекали бокс и лыжи, в 11 лет он сел на мотоцикл, занял ся скийорингом. Подбадриваемый отцом, пришел в кроссовую секцию. Подорвав семенным бюджет, Буланкин-страций купил сыну Honda В первои же гонке сынуля ее «загнул», позже сломал уже свои кости. Такими были «университеты» будущего чемпиона

В 18 лет попробовал силы в гонках на льду Пер вый успех пришел в 1999 году — на юниорском чемпионате страны выиграл «бронзу» И получил предложение выступать за уфимский клуб «башкирия» Переехал, а вместе с сыном отправились и родители Отец, бывший «ледовик» и кроссменлюбитель, поступил механиком в тот же клуб

В первый же год Дмитрий оправдал доверие своей новои команды — занял пятое место в лич ном чемпионате России и выиграл полуфинал европейского первенства. Но в одной из гонок на вираже шипы мотоцикла соперника превратили в месиво локоть Дмитрия. В горячке гонки он ничего не почувствовал, боль пришла поэже Возникла угроза ампутации руки.

В микрохирургическом дентре Пензы бух вально по осколкам собрали сустав но впереди ждали новые неприятности: на тренировочных сборах в Благовещенске получил еще одну трав му руки – и участие в гонках в очередном сезоне оказалось под угрозой но парня остановить невозможно, он все-таки заработал место в сбор ной России, преодолел четвертьфинальным

КТО ПОМОГАЛ ПОБЕДИТЬ?

Материальную поддержку Дмитрию Буланкину обеспечила башкирская масляная компания «ЭКОЙЛ», условия для тренировок создал уфим скии мотоклуб имени Габдрахмана Кадырова

Технику готовили несколько человек. Чем пион выступал на машине с рамой конструкции известного ижевского мастера, бывшего гонщика Сергея Яковлева (на его рамах соби рали технику 10 кратного чемпиона мира Але ксандра Балашова, чемпиона Европы Юрия Поликарпова, легендарного Александра Мос ковки и других звезд). Доводкой мащины за нимался отец, он же и тренер, бывший мотогонщик Александр Буланкин, помогал ему ме ханик Марат Юсупов. Настраивал двигатель известный в мире мотоспорта немецкий мастер Клаус Лауш из тюнинговой компании К.М. Нельзя не упомянуть и о том, что Дмитрия поддерживал его первый тренер Валерий Шумилкин - он сопровождал «звездного» ученика на всех соревнованиях





барьер чемпионата мира За неделю до полуфинала на «генеральной репетиции» — финале личного первенства страны при падении порвал мышцы плеча Прощай, чемпионат мира? Как бы не так! С «замороженным» плечом вышел на старт В первый день поделил с соперником 3—4-е места Увы, во второй ему «подсобил» легендарный швед Пер-Олоф Серенус — проехал по ноге Буланкина Финал прошел без Дмитрия

Петом 2002 года он перенес очередную операцию руки. Очень тяжко «вкатывался» в сезон 2003, на чёмпионат мира не попал. Казалось, год потерян, однако выиграл чемпионат Европы

В нынешнем * сезоне Дмитрий Буланкин стал лучшим и на чемпионате Европы, и на чем пионате мира — впервые в истории гонок на льду один спортсмен выиграл оба главных турнира года После победы в заключительном этапе на Гран-при Германии признался «После финиша у меня под шлемом волосы дыбом встали»

Теперь гонщик должен хорошенько отдохнуть, «Надеюсь еще раза три завоевать мировое золото»

1966, 1968,

1975-1978

1979, 1980

1982, 1983

1984, 1988 1985

1986, 1987,

1007 1000

1994, 1996,

1995, 2002

1997, 2000.

1967

1970

1974

1981

1989

1990

1991

1998

2601

2003

1969, 1971-1973

ВСЕ ЧЕМПИОНЫ МИРА Габдрахман Кадыров, СССР

Борис Самородов, СССР
Антонин Шваб, Чехословакия
Милан Шпинька, Чехословакия
Сергей Тарабанько, СССР
Анатолий бондаренко, СССР
Владимир Любич, СССР
Сергей Казаков, СССР
Эрик Стенлунд, Швеция
Владимир Сухов, СССР
Юрий Иванов, СССР

Николай Нишенко, СССР Ярмо Хирвасойя, Финляндия Сергей Иванов, СССР Владимир Фадеев, Россия Александр Балашов, Россия

Пер-Олоф Серениус, Швеция Кирилл Дрогалин, Россия

Дмитрий Хомицевич, Россия Дмитрий Буланкин, Россия B ONACHOCTVI

«ОТЕЧЕСТВО»

Влолне возможно, что лично командный чем пионат России в классе отечественной техники, проведенный в 7-й раз в Коломне, Угличе и Уфе, был последним вновь обострились дискуссии о целесообразности этих соревновании в условиях того положения, которое их регламентирует

TERRED HA CHEFOXOGOX

Дело в том, что технику, которую допускают в «отечество», тюнингуют с широким использованием импортных деталей (исключение мотор его трогать запрещено). Команды и гонщики активно используют зарубежные киты инженерная мысль Уфимского моторо строительного объединения (здесь собирают «Рыси») и «Рыбинских моторов», где произво дят «Тайгу» (только они и выпускают в России снегоходы) отстает от стремительного прогресса последних лет

Самая обеспеченная из участников чемпио ната команда из Нового Уренгоя «бастует» се веряне не хотят ездить на «допотопнои техни ке», а потому по максимуму модернизируют российские снегоходы «Лобби» в лице команд производителей стоит за сохранение су ществующего порядка. Третейский суд в лище Исполкома. МФР должен разрешить спор на очередном заседании.

Ясно одно если с маху запретить глубокий тюнинг совкоснего иклов, северяне, не исключено, откажутся от участия в чемпионате, и тогда он превратится в открытое первенство Рыбинска и Уфы

Но крах снегоходному спорту при этом вряд ли грозит. Есть предпосылки полагать, что многие пересядут на безгранично тюнингован ную отечествченную или вовсе импортную технику. Это вполне вероятно, если учесть расту щую семимильными шагами популярность им портных снегоходов в России.

А между тем по итогам трех этапов титул чемпиона России второй раз подряд выиграл Алексей Цыбовский (СТК «Факел», Новый Уренгой) Среди юниоров самым быстрым оказался Дмитрий Разанцев (СТК «Сатурн» Рыбинск) У юношей отличился Виталий Иванов (СТК «Олимп», Москва)

В командном зачете на первом месте спор тивно-технический клуб «Факел». На втором чи третьем соответственно СТК «Ямбург» (Новый Уренгои) и УМПО (Уфа)

ЛИДИРУЮТ СИБИРЯКИ

В нынешнем лично командном чемпионате России по кроссу на снегоходах в свободном



классе приняли участие команды «Ямбург» (Новый Уренгой), «Винтертур» (Кемерово) ТРКСС (Тюмень), «Факел» (Новый Уренгой), «Краб» (Красноярск), «Экстрим-реисинг»

(Ижевск), УМПО (Уфа) и «Икс-стайл» (Киров). По результатам трех этапов в лидеры вышел кемеровский гонцик Александр Пет ров, следом за ним Максим Цевченко Чемпион прошлого года Дмитрий Важенников из за травмы пропустил третий этап и опустился на третью позицию

Когда этот номер готовился в печать, в Новом Уренгое стартовал заключительный этап Здесь и должны опре делиться победители в са мом престижном классе их имена мы назовем в следующем номере «Мото»

один финн сильнее двух шведов

Лидер нескольких последних сезонов 29-лет нии Янне Талио (Финляндия) вписал свое имя в историю снегоходного спорта – выиграл пер выи мировои чемпионат, пришедшии на смену кубку мира

Основнои соперник финна – Томас Эберг из Швеции Оба выступали на снегоходах LYNX Бронзовая награда также у шведа Йонаса Эрикссона (Polaris)



В ФЗН-ТРИБУНА

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ. фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ

все заряжены, КУРКИ ВЗВЕДЕНЫ

Стартует чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам 2004 года

Шестой раз в новейшей истории мотоспорта России стартует чемпионат страны по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Судя по составу участников, выступающих в личном зачете, и количеству команд, можно утверждать, что нас ждет интереснейший сезон.

лом, перемены произошли в командах Новостью назовем появление новой - «Vector Racing Теат» из Москвы, ее возглавил пегендарный Александр Мос-

По сравнению с прошлым го- ковка. После серьезнейшей аварии на трассе Дмитровского ав тополигона в 2002 году Алек сандр смог не только восстановиться физически, но и нашел в себе силы организовать коллек-



«NO NAME RACING», г. Москва

















Руководитель - Андрей Марцевич.

- Milk N I Sirona KMC sanghen a knucco Silpertike мотоцика Ducati 998, 4 место в классе «Superbike» в 2003 г
- А. др. т. Еремин. Могива. N° 3- од., кМС. S. регоже узглаћа 81.6 место в «Superbixa» в 2003 г
- Mockea, Nr. 29 ser 60055 vamaha R6 6 Mecro • Микаит куту — в «600SS» в 2003 с
- Николай Занчук, г. Москва. № 25, 30 лет. «6008». Ducati 748. 7 место в «600В» в 2003 г

«VECTOR RACING TEAM», г. Москва (1-й год участия)









Руководитель - Александр Московка

- A ex энд, Mine teal 10 ква N° 2 52 эда мастер споста между ародного мласса. «Superbike», Yamaha R1
- Kim Patran Cepeda t Minikka Nº 20 28 per Superbike Yamaha R1 3 Mecha в «10008» в 2003 г., в 2003 г. победиталь в номинации «За волю к победа» • Виздимир Ивы ов т. Синкт Потирбур, № 1, 21 год тмастар спорта. Уатала R6
- чемпион России в «600SS» в 2003 г., победитель в номинации «Сильнейший гонщик чемпионата 2003 г
- Владимир Трущенков, г. Москва № 21 45 лет, Уатпаћа 86 дебютант чемпионата

«RWT RACING TEAM» г Москва (1-й год участия





Руководитель - Саргей Крапухии

• Сертий курл жин г. Москва, № 10, 29 вет мастер впорта, «Superbike», Yamaha R1 2 место

в S рег к. в 10 д. Максым Авурки - г. Могква N 26 д4 года КМС 600SS -, Оцеан 748, победитель Кубка России в классе «600В» в 2003 г

«РИФТ motosport». Санкт-Петербург, (1-й год участия)



Руководитель - Дмитрий Топасов

- · Lauripus Tonacise Canat Ferepo, pr N 45 34 rogs, -600SS-, Suzuki GSX-R600, 6 место a 60/8 a 3/93
- Быри. Зуско Санкі Петер бурт № 14-30 лет «600SS» Yamaha R6 5 мвсто в «600SS» в 2003 г

«HORLIE RACING TEAM»

г. Санкт-Петарбург





- Руководитель Алексей Калимин

 Алексей ка имин г Санкт Петербу, N 31 37 тет

 КМС, «600SS», Suzuk GSX-8600, 2 место в 60099 в 2003 г
- Иторы киселев кингисеал № 33 33 года. -600SS» Vamaha R6. 3 место в «600В» в 2003 г

Иванов из Санкт-Петербурга, опытный Константин Середа и дебютант в классе «600В» Владимир Трущенков

Два сильней дих пилота -Сергеи Крапухин из Москвы и его земляк Максим Аверкин (ставыме в прошлом году вице-чемпионом и чемпионом России в классах «Superbike» и «600В», соответственно) организовали "собственную «конюшню» - «RWT Racing Теагл» И у них немалые дан сы на победу. Противостоять им будут еще тои команды -«Pudt motosport» и «Horlie Racing Team» из Санкт-Петербурга, а также известная почемпионатам прошлых лет «No Name Racing» из Москвы «Безымянным» не занимать боевого опыта, так что если удача от них не отвернется, пилоты обязательно отведают вкує призового шампанского От Дмитрия Толасова и Бориса Зубко («Рифт motosport») вполне можно ожидать прогресса результатов

В личном зачете борьба так

же обострится, «Веселая ком пания» подобралась в классе «Superbike» - выступать в ней будут восемь пилотов, среди которых и чемпионы прошлых лет - Олег Серебряков, Владимир Пауков, Агрис Нейя из Лат вии и другие В «60055» пока значатся всего пять спортсменов, но и здесь будет что посмотреть. Возвращение на трек Виталия Карпова, чемпиона России 2002 г в «600SS», создаст интригу сможет ли он после годового перерыва вновы доминировать в своем классе и завоевать золото чемпионата?

В классах «1000В» и «600В» выступят 15 спортсменов (семь и восемь пилотов, соответст венно), дебютируют четверо Но следует ожидать, это не окончательный состав, ведь сезон только начинается, и многие еще не определились при нимать или не принимать участие в чемпионате В любом случае 42 бойца уже подгото вили свои болиды и готовы сразиться в гонках первого этапа в Санкт-Петербурге

Трасса «Невское кольцо», г. Санкт-Петербург (ближайшая гостиница – Ленинградский Дворец молодежи). - Характепистика трассы: длина - 2670 метров, максимальная ширина - 15 метров, минимальная ширина - 11 метров, правых поворотов - 5, левых поворотов - 8, участников на старте до 30, покрытие - асфальт: последняя замена покрытия произволилась в 1997 году: вместимость зрителей - до 26 000 человек. • Уровень сложности трассы — 5 баллов. ■ Нагрузки на мотор — 3, на шины — 3; на тормоза — 3; физические нагрузки на пилота — 5. 🔳 Рекорды круга в 2003 году: клаєс «125» — 1,25, 738 сек. (Аско Лаато); клаєс «250» - 1,25,808 сек. (Аймо Хейнонен); класс «600В» -1,18, 820 сек. (Максим Аверкин); класс «1000В» — 1,21, 670 сек. (Сергей Иванютин, «Юкос Моторспорт); класс «600SS» - 1.16, 078 сек (Максим Аверкин); класс «Superbike» - 1.16, 266 сек. (Владимир Иванов, «Юкос Мотерспорт»). • Трасса «Невское кольцо» обладает самым ровным и качественным асфальтовым покрытием в стране, практически идеально приспособлена к гонкам на современных «кольцевых» мотоциклах. • Как добраться: метро Санкт-Петербурга до станции «Петроградская», подниметесь на поверхность - через 15 мин. пешком вы на месте.

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

KDACC ~6008*



Дмитрий Хоружик г Москва. № 27, 36 лет Үалааа R6, 9 место в «6008» в 2003 г

Вларимир Михайлов.

r Mockea Nº 35

Григорий Рудько.

r Москва, Nº 31 30 пет

Yamaha R6, дебютант

Yamaha R6



Андрей Хромов г Москва, № 29. 34 года. Yamaha R6. 10 место в «600В» в 2003 г.



Марк Анри, Франция, № 26—43 года, Honda CBR600, 11 место в «600В» в 2003 г



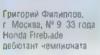
Опег Орловский, т Москва, № 23, 32 года Yamaha A8, 15 место в «10008» а 2003 г

Алексей Чугунов. г Кингиселл № 40, 33 года, Yamaha R6





Anaxcaugo Syropodo Opanica N. 4. 48 лет KMC Yamaha R1, 4 масто в «1000В» в 2003 г



Владимир Любич, г. Санкт-Петербург № 11, 33 года Honda Fireblade 10 место в =1000В» в 2003 г

Александр Тихомиров г Москва, № 5-37 лет Каwasaki ZX-9R-12 место в «1000В» в 2003 г



Дмитоий Егоров, г Калиминград № 17 30 нат. Уамана Я1 6 место в «1000В» в 2003 г



Алаксандр Поляков г. Санкт-Петербург, № 7, 30 пет. Suzuki GSX Я1000 дебютаму чемымоната



Илья Забавников г Москва N^p 12, 34 года Нояда VTR SP-1 В место в «1000В» в 2003 г

КЛАСС -600SS-

5



Владимир Бурцев, г Москва, № 24 35 лет, КСМ, Yamaha 86 5 место в ~600SS= в 2003 г



Михаил Михалев г. Москва. № 23, 42 года. КСМ, Honda СВR600RR. 3 место a ~600SS~ в 2003 г



Алексей Виноградов г Москва. № 69, 18 лет, кСМ Уатпаћа R6, 4 место в ~600SS» в 2003 г



Виталий Карлов, г Москва № 4, 34 года, маствр спорта Suzuki GSX-R800 чемпион России в «600SS» в 2002 г



Михаил Тихомиров, г Москва № 25, 51 гол Увпана R6 2 место в «660В» в 2003 г., победитель в номинации «Самый возрастной участник чемплионата России 2003 г.»

КЛАСС Ѕпретвіке»



Агрис Нейв, Латеия 30 вет, мотоцикл Suzuki GSX R1000 чемпион Латеии чемпион Балтии в «600SS» в 2003 г



Андрей Кулагин, г Москва N° 19, 38 пет, мастер спорта Honda Fireblade



Олег Серебряков, г Москва, № 11, 32 года, мастер спорта, Suzuki GSX-R1900 5 место а «Superbike» в 2003 г



Александр Тепегин, г Москва, № 15, 27 пет Yamaha R1 9 место в «600SS» в 2003 г



Дмитрий Брыксин г Москва, № 16-33 года. КМС Yamaha R1



Владимир Пауков, г Москва. № 5, 30 лет Honds Fireblade, обладатель Кубка России в ~10008» в 2003 г

Расул Шеммунев г Санкт-Петербург, Nº 3, 23 года.

кМС Duçati 998, 3 место

в «Superbike» в 2003 г



Анатолий Жуков, г Москва № 14, 30 лет Yamaha R1 2 место в «10008» в 2003 г



→ KPOCC

OKUNAW NPOTPECCUPVET

С курьеза начался чемпионат мира по мотокроссу «в колясках» В первом заезде первого этапа действующий чемпион мира голландец Даниэл Виллемсен в паре со своим колясочником Каспером Штупелисом не доехали до финиша. И это Рост очевидный и не случайным. В нынешнем сезоне наши колясочники получили финансовую поддержку государства Благодаря ей Щербинин и партнер смогли съездить в Испанию на предсезонные сборы Из того же источника профинансирована подготовка к участию в чемпионате мира еще двух дуэтов Михаил Харламенков-Евгений Завьялов и Михаил Курсов-Роман Обросов. Они высту пят на этапах, которые пройдут в странах Балтии и на россииском этапе (15 августа)



сразу «испортило жизнь» экипажу по сумме двух заездов они на 20 очков отстали от лидеров – ла тышского экипажа Кристерса Сергиса и занимают пока скромное для себя седьмое место. Россияне Евгений Дербинин и Сергей Сосновских на шес том. Напомним, их лучшии результат в чемпио нате мира — девятое место в 2002 году.

РАССЛАБУХА НЕ ПРОХОДИТ БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ

Бельгия трасса в Зольдере, первый этап чемли оната мира. Все внимание в заезде класса МХ1 (бывший «250») привлечено к поединку бельгийцев Сметса и Эвертса. Сметс на новом могощикле. (Осенью прошлого года он расстался с КТМ и первыел в Suzuki на место француза Мишеля Пишона, которого вывели из состава команды за провал на прошлом чемпионате.)

Вполне логично предположить Сметс полы тается сразу же рвануть, чтобы оправдать до верие новых боссов. Не рванул, его выступление откровенно разочаровало в первом заез де пришел на финиш 13-м, во втором – 7-м, общее — 9-е место. Слабовато для действующего чемпиона.

Чем ответил Эвертс? Тоже не блеснул Наверное, расслабился после оглушительного успеха на финише прошлого сезона, да так и не собрался, в обоих заездах занимал 5-е место, общее – 4-е

Может, Пицкон расстарался? Сеичас он топ-пипот в команде Honda. Нет, и у француза не вышло потрясти публику — занял общее пятое место. Гораздо успешнее был. Стив. Рамон. (Бельгия), это вго дебютное выступление в класса. МХ1. По сумме результатов двух заездов занял общее второе место. Самым же удачливым в этот день оказалЧемпионат мира по мотокроссу

в классе мотоциклов с колясками

(1 этап, Испания, Талавера):

1. К. Сергис-С. Вербрюгге (Латвия) – 45 очков;

2. A. Каурит-Ю. Яакк (Эстония) - 44;

3. Б. Бамо-Г. Ван де Виль (Франция) - 38...

6, Е. Щербинин-С. Сосновских (РФ) - 26.



ся еще один молодой бельгиец, тоже новичок в МХ1 Седрик Мелотт Он - лидер

На втором этапе, проведенном на испанской трассе, из компании чемпионов себя реабилити ровал только Эвертс – выиграл оба заезда. Сметс так и не смог вмешаться в борьбу за право под няться на высшую ступень пьедестала «Не по шла» гонка у Пишона в первом заезде француз умудрился так застрять в разбитой колее (накануне прошел ливень), что прекратил гонку

Чемпионат мира (после двух этапов из 16), класс МХ1: С. Эвертс (Бельгия, 82 очка);

2. Ж. Коппинс (Новая Зеландия, 78);

3. С. Мелотт (Бельгия, 69);

4. С. Рамон (Бельгия, 69); 5. К. Гундерсен (Норвегия, 61); 6. Ж. Сметс (Бельгия)...

→ HOBOCTU

ПОД ПАТРОНАТОМ ГЕНЕРАЛ-ГУБЕРНАТОРА

Из достоверных источников нам стало известно, что губернатор Московской области Борис Громов подписал документ, предусматривающий финансирование сборной России по мотокроссу в 2004 году из бюджета правительства Московской области». Команда будет базироваться на территории подмосковного спорткомплекса «Парк Экстрим»

НАБИРАЙ ОЧКИ — ЗАГРАНИЦА НЕ ПОМОЖЕТ

Новый сезон в отечественном спидвае несет новые веяния. Трековой комиссией МФР предложено всем командам, унаствующим в чемпионате России, отказаться от услуг иностранных легионеров Еще одно нововведение не будет стыковых встреч за призовые места. Команда-победитель определится по сумме набранных очков.

КАК ТАМ НАШИ «НА ЕВРОПЕ»

На первом этаге чемпионата Европы по мотокроссу в классе «250», который прошел на трассе в Мериде (Испания), россиянин Андрей Сафронов (Honda) занял 7-е место, Павел Михеев на 17-м. Лидер – швед Иоахим Эльяссон.

ДЕРБИ НА СНЕГОХОДАХ

На Ижевском ипподроме продел первым чемпионат России по трековым снегоходным гонкам в классах 500 см³ и 1000 см³. На прямых скорости достигали 180 км/час. В историю отечественного снегоходного спорта вписаны имена первых чемпионов России Ими стали Владимир Чухонин из Кирова и ижевчанин Игорь Аралов

ФАНФАРЫ МОЛЧАЛИ

Состоялся Гран при испании по триалу в залах Соревнования прошли спустя два дня после теракта в Мадриде, поэтому досрочную победу в чемпионате Адама Раги отмечали без помпы Испанец стал уже двукратным чемпионом мира



Внимание специалистов и поклонников триала переключилось на ожесточенную борьбу за «серебро» между японцем Такахиши Фуджинами и шотландцем Дугом Лампкиным. Перед заключительным 11-м этапом в Германии соперников разделяли всего два очка Влервые в своей звездной карьере Дуг Лампкин оказался лишь на третьем месте

неделю спустя после личного чемпионата мира Лампкин выиграл открытый чемпионат Испании. Рага не попал даже в призеры — он четвертый

Чемпионат мира по триалу в залах: 1. А. Рага (Испания); 2. Т. Фуджинами (Япония); 3. Д. Лампкин (Великобритания).

ШЕСТЬ РАЗ — НЕ СЛАБО

Выдающиися результат легендарного новозе пандского гонщика Аивена Меиджера (шесть



раз он завоевывал титул немпиона мира, в том числе три подряд) не удалось по вторить в прошлом сезоне пятикратному чемпиону ми ра шведу Тони Рикардсону Помешал ему датчанин ник ки Педерсен, выигравшим чемпионат-2003 Облада тель пяти золотых медалей

не устает повторять, что ему фатально не вез по, но в этом году он орязательно станет дес

тикратным И специалисты оже считают, что сейчас Рикардсон главный претендент на ми ровое золотс

О готовности Рикардсона побеждать можно будет судить по результатам первого Грна при, которым проидет в Стокгольме В списке соперников «звездного шведа» кроме Ники (Тедерсена, австралиицы Риан Салливан, Дже сон Крамп, Леи Адамс, поляк Томаш Голлоб и, возможно, американец Грэг Хэнкок Всего же в нынешнем чемпионате примут участие 22 основных гонщика, два резервных — по на значению FIM и еще шесть «резервистов», ото оранных по результатам отборочных зталов В резервным состав влервые пробился россия нин — Роман Поважным

→ СПИДВЕЙ

НБИЛЕЙ

В этом году сильнейший гонщик планеты определится в 60-й раз. А впервые официальный пичный чемпионат мира в спидвее провели в 1936-м

ты мира. Самодеятельности пришел конеці корисдикцией официальные пичные чемпиона

Первые немплонаты оыли не без чуданеств В дебютном 1936 году гонщикам начисляли до полнительные очки, дооытые в отоорочных ра уждах. На «Уэмбли» всетять заездов выигрывал



Спидвеиную «болезнь» занесли в Европу из Австралии в 1928 году «Бацилла» стреми тельно распространилась по Британским остро вам, и в 1929 году здесь насчитывылось более 60 треков, появилась клубная лига. Заразились спидвеем Испания, Чехия, Польша, Австрия Германия Англииская газета «Star» сумела ор ганизовать первенство Британских островов прообраз чемпионата мира. Правда, в первыи год участников развели по зонам - англиискую и «заморскую» — из за того, что класс австра лиицев был несоизмеримо выде, чем у англи чан. В 1930 году в присутствии 30 тысяч зрителеи прошел первый международный матч между сборными Англии и Австралии Хозяева на «Уимблдоне» были биты 17 35

чемпионаты становились все интереснее, ор ганизаторы не боялись экспериментировать В 33-м спортсмены впервые стартовали с места Любольтно, что Франция в 1931—1934 годах без санкции F КМ (Международная федерация мо тоциклетных клубов) «обзывала» турниры, про водимые в Париже на стадионе «Буффало», чемпионатами мира. Чтобы исключить анар хию, будущая F М решила проводить под своем

австралиец Блю Уилкинсон, очко ему уступил соотечественник Лионел Ван Прааг. Но именно «отборочные очки», так уж сложилось, позволили истававшему пооедить и навеки вписать свое имя в историю мирового спидвея в качест ве первого чемпиона.

Нынне мировои спидвей переживает не лучшие времена. Несмотря на титанические усилия англииского промоутера. — BSU, увеличить количество этапов хотя бы до 11 никак не удается. Бопее того, два года подряд чемпионат мира состо ит всего из 9 этапов. В этом году от проведения Гран-при отказалась Германия, BSU не удалось на, ги общии язык и с французской федерацией.

РЕЙТИНГ ЧЕМПИОНОВ МИРА

- 1. Айвен Мейджер (Новая Зеландия) -
- 10 медалей (6 золотых, 3 серебряных,
- 1 бронзовая);
- 2. Тони Рикардскон (Швеция) 9 (5, 2, 2);
- 3. Ханс Нильсен (Дания) 12 (4, 6, 2);
- 4. Ове Фундин (Швеция) -- 10 (4, 3, 3);
- Барри Бриггс (Новая Зеландия) ~ 10 (4, 3, 3);
 Оле Олсен (Дания) ~ 6 (3, 1, 2);
- 7. Эрик Гундерсен (Дания) 4 (3, 1, 0).



- BASA RPOFPECCA

8 «Парке Экстрим», превратившемся за несколько последних лет в уникальный для России комплекс спортивных сооружений, почти каждый уик-энд проходят профессиональные и любительские гонки на кроссовых мотоциклах, снегоходах и АТV. Обычная картина: солидные мужи, забыв о возрасте и положений в обществе, скачут на внедорожниках. Каждый приезжает за своей «порцией» адреналина и получает ее в клубе «Off-Road». Президент — Игорь ПОВАРС. Мы встретились с ним в клубе на празднике открытия мотосезона-2004.

Игорь, кто придумал «Парк Экстрим»? Как вообще удалось создать столь грандиозное сооружение?

- Мы с Анатолием, старщим братом, шли к это му проекту восемь лет, сеичас трудно припом нить, кому из нас первому пришла в голову идея в кроссе мы с детства, поэтому сразу подумали о трассе для мотокросса. Очень хотели доказать, что в России можно проводить гонки самого вы сокого ранга. Когда в 2002 году взялись за прове дение Гран-при, испытали на себе ревность, не доверие попытки оставить один на один с кучеи грудностей. Но этот барьер мы преодолели

Как идут дела в «Парке Экстрим» сегодня?

 Ситуация теперь совершенно иная – устраи ваем более 20 гонок в год 14–15 августа проидет

НА ФАБРИКЕ АДРЕНАЛИНА

этап чемпионата мира по кроссу в классе мотоциклов с колясками. 12 июня впервые в России проведем открытыи чемпионат Европы по мотокрос су в категории 250 см. Помимо чистого спорта, в «Парке Экстрим» есть и коммерческая составляющая Люди хотят активно, но и комфортно от дыхать, поэтому поставили уютные гостиничные помики, здесь работают рестораны, служба проката мотошиклов, снегоходов, ATV, велосипе дов.. И все это на природе, в красивеищих месгах - ведь в парке и пес, и поля, и горки Может, и правы иностранцы, когда не понимают, почему у нас, в нефтяной стране, самые зрелищные виды спорта – моторные – не развиты. Мы хотим из менить представление о желаниях и потенциале россиян Возможности для тех, кто жаждет экс трима, расширились. Последние несколько лет в «Парке» проходят кантри-кроссы, гонки энду ро, на снегоходах и ATV, в которых могут участ вовать и профессионалы, и любители. Проводим и ночные гонки - на освещенных трассах Ни один уик-энд в «Парке Экстрим» не обходит ся без какого-то клубного мероприятия, без жи вого общения и дружеского застолья Сегодня в клубе три сотни членов

Если не секрет, почему отказались от проведения этапа чемпионата мира по мотокроссу в классах МХ1 и МХ2?

 Объяснить просто эти классы курируют са мые крупные западные промоутеры, которые не пускают других в прибыльный бизнес. Это еще как-то, но поимешь. Но совершению мичем не объяснишь, почему они потребовали от Рос.



Игорю ПОВАРСУ 40 лет. Родился в Риге, чемпион Латвии по мотокроссу, мастер спорта международного класса. Член исполкома Мотоциклетной федерации России, президент недавно созданной комиссии по супермото и ATV. Кандидат маук в области промышленной экологии.

ии за проведение Гран при оплату в два раза большую, чем взимают с любой другой европейской страны. Другое их странное, мягко говоря, предложение вы, говорят нам, построите все необходимое за свои деньги, а мы дескать, сами проведем соревнования. При этом нам не обещали предоставить ни телевизионных прав, ни рекламных! Естественно, мы приостановили переговоры. Однако долго это продолжаться не будет у стран-организаторов Гран-при по всем видам спорта существует определенная соли дарность, рано или поздно всем придется со блюдать общие «правила игры». Монополисты будут вынуждены удовлетворить наши закон ные гребования отказать в проведении одного введл тојеми ен ино воим втъноилмен вольте ви если на то нет веских причин. А их и нет. Раньше были в «Парке» не существовало инфраструк туры, срответствующей требованиям для прове дения мировых и европейских гонок. Свичас же комплексу присудили три «звезды» - из макси мально возможных четырех, так что число «звезд» достаточно для проведения самых пре стижных соревнований. Мы продолжим доби ваться того, чтобы в России, кроме чемпионата мира в классе мотоциклов с колясками, проводились Гран-при в классах МХ1 и МХ2 Сорев мования такого ранга просто необходимы, чтобы поднять и спортивный престиж страны и уровень отечественного мотокросса. Ведь у нас очень перспективная молодежь, и Гранпри России даст возможность хотя бы в квали фикационных заездах пробовать свои силы



Разве не международная мотофедерация решает, какой стране проводить тот или иной этап чемпионата мира?

- FIM — административный орган, не имею ций финансовой базы. Она вынуждена делегировать промоутерам исключительные права на многие организационные решения в том числе право назначать где проводить чемпионаты Международная федерация пиць отчасти чрегу пирует» организационные процессы Гран-при, но уже не «заказывает музыку «Генеральный е кретарь МФР Станистая Баландов проявляет не заурядные дипломагические спососности чторы «разруливать» возникающие противоречия

Нам стало известно, что МФР «бросила» вас на развитие нового для России вида – «супермото», Приживется ли он в стране?

- Это необычаино азартные гонки, на тракте перемежаются грунт, трава, асфальт. Дистанция гравнительно короткая - 500-1000 метров, / ж асфальт, 30% — грунт отсюда сочетание кросса и кольцевых гонок. Мотоцикл для «су пермото» - производное от эндуро или кроссо вои мащины с колесами на доссеиной резуне это некий гибрид внедорожника и спортбаика Техника и стиль езды в «супермото» необычны прохождение поворотов на асфальте с управля емым заносом и креном на грани фола не срав нимы с траекториями шоссейных или кроссовых гонок Стиль «супермото» с его универсальной погадкой оптимален для передвижения в городских пробках. На таком мотоцикле ездить гораздо комфортнее, чем на спортовике или чолпере Лестиица, бордюр, битый асфальт, пе ток на дороге - для супермотарда ничто не проолема. Уверен, что это - самая перспективная дисциплина для России. В том числе и по стои. всягеск популярности «супермото» в стране тах еще и появилась отличная раза для трениро



что здесь есть где и с кем готовить технику, про водить тюнинг. В ближаишее время проведем ряд соревнований. Но пока речь может идти о показательных гонках. Волевыми усилиями не будем форсировать события — ситуация са ма нас подтолкнет поторопиться.

- Вопрос, который витает в воздухе: действительно ли на территории «Парка Экстрим» будет строиться трасса для шоссейнокольцевых гонок? скорости 300 км/ч не должно быть отрыва маши ны от полотна. На всех мировых трассах гонщик заранее рассчитывает режим прохождения каж дого участка, поворота На нашеи тра се это прак гически трудного уществимо тем она и интересна Начало строительства — конец весны этого года



- CEPBUC-BIOPG

х-стиль

С терминами «супермотокросс» (другое название — суперкросс), «кантрикросс» и «супермото» многие уже сталкивались. Однако, как свидетельствует почта редакции, многие не совсем четко различают особенности каждого из видов этих соревнований. Наша консультация, будем надеяться, заполнит этот пробел в знаниях.

СУПЕРМОТОКРОСС — один из самых экстре мальных и наиболее опасных видов мотослор та на трассе нет прямых для разгона мотоцихлов — здесь только рельефные трамплины для прыжков (высотой до 5 метров и длиной от 10 до 25 метров) и препятствия Трасса представ ляет собою замкнутый круг Соревнования проводятся на стадионе, трасса строится с исполь

КАПЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ

СОВМЕСТНАЯ ПРОГРАММА МФР И СПОРТИВНОГО КЛУБА «АЛЬПИН», МОСКВА

- 8-9.05 Чемпионат России по супермото кроссу, этал, Москва, стадион «Крыпатское»
- 15.05 Чемпионат России по кантри кроссу 1 этап, Московская обл., трасса — «Пирамида»
- 29.05 Чемпионат России по супермото,
 1 этап, Москва, стадиои «Крылатское»
- 5.06 Чемпионат России по кантри-кроссу 1 этап, Московская обл., трасса «Пирамида»
- 9.06 Чемпионат России по супермото кроссу, II этап, Москва, стадион «Крылатское»
- 19.06 Чемпионат России по кантри-кроссу, .! этап, Московская обл., трасса «Пирамида»
- Чемпионат России по кантри-кроссу, V этап, Московская обл., г Подольск
- 10.07 Чемпионат России по супермото,

 ! этап Москва, стадион «Крыратское»
- 17 07 Чемпионат России по супермотокроссу, «Пэтап, Москва стадион «Крыпатское»
- «крылатское»

 24.07 Чемпионат России по кантри-кроссу
 У этап, Московская обл., трасса
 «Пирамица»
- 31.07 Чемпионат России по супермото, ... этап, Москва, стадион «Крылатское»
- 7.08 Чемпионат России по кантри-кроссу V атап, Московская обл , трасса «Пирамида»
- 18.09 Чемпионат России по кантри кроссу, У этап Московская обл., г Дмитров
- 31.10 Чемпионат России по кантри кроссу, V Тэтел, Московская обл., Подольск

зованием только естественных материалов (песок, земля и т. д.).

Супермотокросс как вид возник в конце 70-х в США, поэтому одно из его названий — «американский» и еще «стадионный» Заезды проходят стремительно, энергично Поскольку гонки идут на компактной площадке и каждый участок просматривается «от и до», соревнования очень эрелищны, а потому везде в мире пользуются гораздо большей популярностью, нежели классический кросс.

Спожилась традиция проводить заезды вечером, при ярком освещении, с элементами шоу-программы

8 Москве первая гонка прошла в 1988 году, проводились чемпионаты стран Содружества, соревнования на призы Исполкома Моссовета, разыгрывался Кубок между командами России

и Канады, соревнования за приз правительства Москвы, Кубки ¹ Lucky Strike, Camel International, Gosser, а также за

Кубок «ЮКО-Са» В нынешнем году суперкросс организуют Мотоцик летная фе дерация Рос сии спортив ньи клуб «Аль

ньи клуб «Аль
пин», мотоциклетная
команда «ЮКОС Мо
торспорт» Подавляющее
большинство соревнова

ний проводят на трассе в Крылатском в Москве СУПЕРМОТО – разновидность мотогонок, ко торые проводят на трассах со смешанным рель ефом и покрытием 70% – асфальтовое, 30% – грунтовая дорога с препятствиями

Трасса для супермото — любая большая асфальтовая площадка или картодром. Длина дистанции — от 500 до 1000 м Главное, чтобы все события были видны как на ладони Мотоциклы для супермото — «асфальтовые» производные эндуро или кроссовых на внедорожни ки устанавливают шоссеиную резину. Существенные особенности сореанований — зрелищность, демократичность, компактность Продолжительность заездов — от 8 до 10 минут

Техника и стиль езды здесь ярче, чем в других видах мотогонок прохождения поворо тов с заносом и креном на грани фола не сравнить с более «мягкими» траекториями в шоссейных или кроссовых соревнованиях Система проведения — четвертьфиналы, полуфиналы, финалы

Родина супермото — Германия и Франция Изначально это был чисто любительский вид За десять лет с небольшим ряды любителей дисциплины достигли сотен участников почти во всех европейских странах. После чего в это движение влились и профессиональные мотогонцики. В 2002 году влервые состоялся чемпионат мира по сулермото, в том же году и первые официальные российские соревнования в этои дисчиплине

КАНТРИ-КРОСС — необычайно захватывающая внедорожная гонка Место рождения — США, «родители» — эндуро и мотокросс Нынче в кантри-кроссе принимают участие профессиональные гонщики и любители — для них учрежден специальный класс

Все возрастающая в России популярность этого вида гонок среди продвинутых молодых лю

статком, увлечен здоровым ных образом жизни связана с тем, что кантри-кросс удачно соче taer самь е востребованные сегодня качества современной жизни эмоциональность, технический прогресс, скорость, неординарность. Среди участников -бизнесмены, политики, представи гели шоу-бизнеса, профессиональные спортсмены. Кантри-кросс - весьма перспективные соревнования, если иметь в виду их растущую массовость, а также раз-

дей с высоким до-

в виду их растудую массовоств, а также развивающуюся консолидацию сил в мотоциклетном движении Гонки могут собирать сотни участников и тысячи зрителей

По сравнению с эндуро, в кантри-кроссе более упрощенные правила и система подсчета очков Этот вид нельзя назвать «чисто» спортом, скорее экстремальной гонкой Проводится на замкнутои дистанции длиной от 3 до 15 км с использованием только естественных прелятствий — бродов, лесных завалов, подъемов и спусков... Усложняют ее специально подготовленные участки из камней и бревен. Гонка длится от часа до двух Такие временные рамки приняты во всем мире

Характеристика трассы в Крылатском:

длина - 900 м, покрытие - песок, количество препятствий - 13 (7 трамплинов, 4 виражных стены, 2 «волны») 🔳 Стартовый трамплинвысота - 2 м, длина полета - 16 м, высота прыжка – до 5 м 📕 Финишный трамплин высота - 3,5 м, длина - 23 м, высота прыжка до 7 м 🔳 Другие трамплины высота – 2 м. длина - 10 м, высота прыжка - до 3 м 🛄 «Волны» высота - 0,7 м, общая длина - 30 м, расстояние между гребнями - от 1,2 до 1,5 м 🔳 Время прохождения трассы от 40 секунд до одной минуты (для сравнения: время прохождения классической трассы для мотокросса – 2 минуты) 👅 Регламент прохождения дистанции: 15 минут + 1 круг 👅 Медобследования показали, что за время участия в гонке спортсмен сбрасывает до 1,5 кг веса

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР Евгений ГУСТОВ, Владимир КАРНЕЕВ, Алексей ПОЛЯНЦЕВ, Андрей ПЛАКСИН, Андрей ЗАГОРСКИЙ Ведущий рубрики — Николай САМАРИН.



МОТОЦИКЛЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
АЛЮМИНИЕВЫЕ
МАТТЕНЫЕ ПОДКИ
ПОДВЕСНЫЕ
МОТОРЫ



ВЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ • ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ
СРОЧНЫЙ ВЫЕЗД К КЛИЕНТУ ПО МОСКВЕ И ОБЛАСТИ • ЗВАКУАЦИЯ ТЕХНИКИ ДЛЯ РЕМОНТА • ТЮНИНГ

мотосалон сервис

www.avtoconcept.ru

АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63











000 "Максималь"

Официальный импортер YAMAHA Motor Co. в России Приглашам к Дмитровское шоссе, 89, ТРЦ XL т. 721-28-79, www.maximoto.ru с о т р у д и и ч е с т в у Дилер — 000 "Вулкан-Моторс": Москва, ул. Таллинская, 18 супермаркет "Седьмой континент", т. 504-28-21, 594-28-22

рогиональных дилеров

Garrie italjet

000 Джет Формула

уп Генерапа Беллев 28

















MOTOTEXHUKA

www.nexus-motors.ru

ий отдел: (095) 209-18-63

(095) 730-71-77



















1











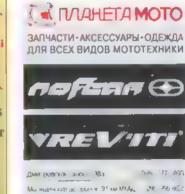


















BWW DUCAT TRUMPH HUSGVARNA



www.motopianel.ru motopianet@mtu-net.ru

м."Калужская" 38 квартал.Юго-запад, к.5А м-н "Автолюбитель"

BATTHACTH ЗАПЧАСТИ
для скутеров и мотоциклов
илонского производство
новыте и б/у
ноличии и на зака
150 м от метро "Марынно
ул. Люблинская, д. 126 а.
"даельно стоящий павильон
www.motolain.boom.ru
15.: (095) 109-6646, 743-8535

Москва, ул. Обручева, 35/2 опт, розница: (095) 718-0133 Только ОПТ: (095) 725-3713 E-mail: extyre01@mtu-net.ru Москва, ул. Нижние Мневники, 70 ОПТ, РОЗНИЦА: (095) 10-7777-9





PIAGGIO & MALOSSI

90 лет опыта

Selenia Moto Rider

AND THE TENT OF THE TE

Москва: м-н "Зених" 268-5055.
"Вани Авта" 278-5423: Банкланд" 598-848.
С. Петербург (812) 317-8268, 108-6613 Краснодар (8612) 53-25-85. Казянь (8432) 72-63-28. Ченябинск (3512) 71-89-30. Пемза (8412) 63-23-85.



Приглашаем регионы к сотрудничеству (095) 755-8511





www. LiquiMoly.ru (005) 728-3857



Москва, м. "Шоссе Энтузнастов", ш. Энтузнастов д. 56, территория з-да "Прожектор" 2-я остановка от метро на любом троллеибуса в сторону области ост. «Главкая адлея»

• **The Committee of the C









ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, ципиндры, объем,см ³)	Мощность, л.с.	Год выпуска :	Цена	Салон, телефон
How A- 1 . 1	Cu Ne	4 L 014	MOTOMMKALI 118	4 9	2 40 5	A SEPAN CHILD
Ho do ST 300A+ Fan Ear Dean	TANK NA	4 4 1/61	1205	7004	26490 \$	AO MA MO OFC (15 , 276 91, 00
Henry JO 4 NEW Shadow	7 3C*OM	4 2 15	46	2004	14005	L PURANT MOTOR WANT DAOLON WILLOW
Honda VTX 8 0C4	Mi T GA	4 2 1795	103	∠004	15 340 \$	ACHMA MCTOP (~', 2 6 90 00)
Hond yTx11-0(4	MOTEM	42,177	75	2004	13990 \$	AORMA METOP WWW apyama ru
Honda y FR8GLA 1 ABS	ואואייי, ימישו)	4 \ 1 782	109	2004	1740(13	AOMMA M (PC 1095) 2 6 50 00
Hanria VTR JOANA	удергиерт	4 4 349	136	2004	13990 \$	L EMPLE WWW DACTOM AMEGO
Monda - BR MURRA	raubur 'b,	4 4 599	123	2004 2004	17900 \$	ADRIA MOTOPO 045 75 70 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00
ਜਾ, ica (BR) in RR4 Mt Wifrebade ਜਹਾਰਰ ਵਿਜੀਨ ਸ਼ੀਮ4	гдел-дергуз тарт	1 1 90	10	2004	7490 \$	ADAMA MOTOPL 19 . ,7 9., OC
Honda (8960F4 -for et	H60K19t. Nk	4435	109	2004	13400 \$	AGRMA MOTOPE DAS , 75 30 00
Fonds CB cos S4 McA	F.POK " &r CVIK	4 4 600	,8	2004	1700 \$	AOHMA MOTOPC (095 776 9 00
HOIGH (BOOW ON 4 AB) NEW	HE MIN SIL	4 4 mll,	78	2004	123303	LEMEYDE NWW JAC OM AMI OA
Hores, Xv. 000 y 4 v a adero	דיים ויכד + את ייףס	4 v. 140	94	2004	164305	DO OF 1/4 , PU JAC LOW YWYOV
Honda XI 650V4 Transa o NEA	TYDIAL THILLY DG	4 92 647	33	2004	12190 \$	LI PULL OF MAN JAC TON THE CONTROL OF THE CONTROL O
Horald (R) CR4	*pocc	4 1 249 4	59	2004 2004	8690 \$	ACHMA MOTOPE 095 276 90 00 AURMA MOTOPE WWW advance of
Honda XR10 TH CHF100F4	зидура	4 7 8		2004	70915	A JAMA MOTOPE 09° 276 90 00
MOTHLE RA RETHAL	ЭНДУДО Тур, гам	4 7 .832	118	2004	274 . 5	A SMA MOTOR (195 1/1- TU A
Apr - Ray Valle S L	, mopr	4 / 998	130	2004	1770 \$	AUTO
Apr - caus - rich	€ کار بدیاد	4 / 408	98	2003-	15 300 \$	ABI IN JHILL I IN THE SECTION
Ap nd from	זאמנט	4/418	130	2004	14599 4	ABIOROMALITIES & mi by by
Aprilia Peciasri 650 e	3H/1×DO	4 652	47	2003	10199 \$	ABIOTO S. A. T. Cant
Yamaha i R. Buft	Chicks ANDWAY	4 4 1/95	145	2003	14900 \$	ABI at I talk to to to bi
Yarara (, M 400)	W-M-Not TOOM?	4 / 897	87	2004	126925	ABTOROMONION DE LE
Yar at a [T Z H	3HA706	2 . 1/5	12 63	2003	4/18 \$	ABICK-HULDT JOT 5 65 65 63
Va = 3 x /\ 1.) A	» румчер дорожным	4 2 10b3 4 4 1500	100 5	2004	171 , \$	ABIGCONGETT , a s b c nd of
Yalighi X. R 1100 Benel (R6900 Tomado	дорил ныи	4 3 900	15b	2004	23100	ABTOKOHUE IT C95 3 83 63 63
Aprilia RX 50 M nicross Basic	and the	2 900	124	7 11/4	1,-1,	MIAMAY 1, + 8 12 14
Aprilia RX 50 Minicross Senior	ADC C	21407		2. 1	2,95.	Mr. Mone www 's a)
Ap ing Rx 50 Minicross Challenge	K (pi-	11497	9	20 4	z 390 a	ManMoro Out & 4 44
AE - RS 50 .	спортбайк	2-1-49.7		2004	3840 €	MranMoro www Italmoto ru
An war is to powe	1000	2 1 49 7		2004	3576	Ит. 1M т (095,1780 12 94
Aprilla Pegasti aboli£	эндуро туркам	4 052	49	2004	88 3+	ManMoro (095) 780-42-94
Aprilia RSV 1000 S7D	супербайк	4-V2 998 4-V2 998	135	2004 2004	15640 €	Manyoro (020) 190-42-24
Aprilia RSV QRD T jong Aprilia i i i i i i i i i	TIPOTT AND TROOPS	4 7, 998	1/1	2004	13 - 4	phanisto () > 8 17 34
April 100 day 10	AHTERES OF THE STATE	4 4 498	98	4	15, 3	AranVoto www talmoto.ru
Moto Guzz Nevada 750 Base	Ke TOM	4 . 144	+16	1003	8650 -	Marty 25, 1951 780 12 34
Moto Guzz Breva 750 E K	Harry'	4 . 44	46	114	1013 6	At, 'M, to yww, tametr .
Moto Guzzi VII -po 1	chop**:1k k	4.2 1104	94	2004	1450-	Many 194 78 12 94
Moto Guzz California spellia Titaria n	1,0 362	4 . + 4	70	Fen	14 /Ur	ATANYONO WWW TAMOID C
Moto Guzz, California V	MaccoM	4 2 064	/6	20.5	147.0+	ATTIVISTO (095 78 4/ 91
Beneril (>- do - do - e	Cy Figir Svik	4 1 898	43	2 - 24	23400 e 24 (10) e	ATH MERC 905 780 42 91
Be at a ad 900 To 85	A A DE FUR	4 3 5 9 8	1414	. 04	130 17 1	A11" Y WWW 111 10
Penelli Tri7 1130 Yamaha XV5 650	That denne	4 h h	40	, U+	4 140 \$	[AHA810+6 (35 -80 -5 55
Ya 3 Ay3 35 A	YU HED	4 2 5 0	40		98305	11A -AR O NO - 0/4 fg -18
Yamaha VZF-R1	איר גיללטי	44100	177		1878	MAHABI 1 + 1 7 5 780 5- 55
Yamaha YZF R6	(ngp:\/x	4 1 000	123		1, 840 \$	MANAMOND 4 4 2 .7 -8
Yamaha XV 1700 Warrior	40-neb	7 7 171-7	85		, 0/a 2	MA AST , FC 35 87 55 55
Yamaha JUR 1300	ACDOWN IN	4 4 , 5!	- Ob		11800 \$	DALATO NO. 14.4 3/ 08
Yara 4+ R 30(r))	MHHARORES	7 4 1/38	143		14 /01 5	1A = 2 < 10 × c = 4 × 8) 5 × 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5
Yamana F 3 1 A	AL AMURA	4 4 094	143		17 09 \$	1AHA81 / 10 - 174 b, b8
Yang a FZS Lazer Yana i Zishize	Rus Carrie	44 9)	98		04102	1AMARTO NO 194 78 15 55
Yama 1 2 2 PP	DOSC KY WA	4 4 1/1	48 39		6,000 \$	1 A (ART) to .74 (/ 18
Yan a x hu Auch Star	Tr. v. saulti	+ = 1000	63		14499 \$	DAHARTO NO 095 780 01 55
Yama ak, GO, E, lar	भागा सं	4 2 31	62		11236 3	ПДНДВТО КС ПП 9 4 12/ 18
Yamaha x V , OOA had sar	филе;	4 2 1-10	62		12 00 3	11AHAr 10 + C 04 780 55 55
Yamah TW 73	DF AT DG	4 200	15		44,60 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Young AR INDE	HTVP)	4 1 450	50		G1.11 S	DAHA8TO Ko (095) 974 62 68
Yjmoho A+0	Mar outh	(HO	3		1944 \$	PAHABTO Ko (095) 780 55-55
Yana is 2W An	Part Reput	2 80 4 4 599	4.8	2004	13990\$	DAHABTO Ko (095) 974-62-68 BAMA PEHA 095 93-83-90
SLY, M OSX A COO NAW	CUODICIANE	4 4 402	106	2004	12:405	6A/K [HD (0) 596 B 00
Switk DL 650 & Strom New	type3M	4 2 045	67	2004	11407 \$	MAN TEHE WWW MARRIETS
Suz-k Sv 650	# 17.5° C 17.8	47:45	72	2004	9,300.5	BAM 1-4 (4) 50 84 90
SNI - GSX 300 R	тпортазик	4 4 588	164	2004	17000 \$	BA 1 NE +D 795 596 81 00
Suzuk v. 800	чал тер	4 2 80%	57	2004	114-05	SAME to www breigndry
Hyrising RX 25	OCH BHE	4 T 125	2	2004	329: 5	PANK UEHT 1000 66 80 00
Hyusurg CT 650 new	KNAC HE	4 2 047	79	2004	1500(15	6A/N 14]) # 59n 81 00
A Dest Britis	чеп тер	4 / 618	45	2004	2850 \$	BAPK REHD (CH SON 89 90
ypar freat up c Konackou	дорож-ыи	4 2 n 13 4 %8	45 10	2004	1849 \$	6AA REED 095 590 8 00
Zongmen 15 200 KTM 8 - A 14 - 6	8000,000ml	2 1 84 9	101	2004	\$500 ÷	BANK REHL WWW DIAMA IS FU
KTM 040 C4	K DOT LEPBERT AH ÇVÎLÛ	4 1 6,5	54	2004	880,4	BAV - PEHL 095 596 89 90
KTM 640 . (4 Supermoto	CARGEMOTION	4 h25	54	2004	8000 +	6AM DEHL 045 596 8' 00
KTM F40 CLAE	Довтемдену	4 1 025	24	2004	95∈0 €	BAKE BEHAL WWW be eland to
KIM Cay Adventure	TAE USAT	429,2	98	7004	1350€	BAM REHI 195 596 84 90
KTM 50 Senior Adventure	DETAINED.	21498		2004	95 €	БАИК ПЕНД 095 596 85 90
y1≯ IQERIAC	APPL K- BAS	2 2 450	19	2004	41000 1	10 EARCEBEHN DE MULLON UND 300 31 1
MA. Trameta	DE E- A HOUSE	21350	40	2003-2004	78-J07 DVT	NOT PRESENT OF MOTOR OF THE END OF
урал воду.	daruch	4 2 745	45	2004	84500 pyth 70 100 pyth	«Отечественное мото» С95 185 54 0 «О ечественное мото» С95 7.9 23 10
ypar ono	₹J9C.NK	3 Z 2 I 200	15	2004 2004	22500 pyo	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ЗыД «Курьер»	дорожный	6 1 200	12	2004	ETTOO BYO	APAGAGGIDENING MOLON (GD3) JODA 14.10

	1					
MMB3 «Muncx»	дорожный	2-1-125	13	2004 18	3000-24000 pvb.	#Organizaciumo mazas referêncimentatable se
Kawasaki Vukan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17699 €	«Отечественное мото» info@rusmotobike.n «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер .	4-2-1552	67	2004	11999 €	
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоплер	4-2-1552	73	2004	12999 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 800 Classic	чоплер	4-2-805	55	2004	8609 €	
					14500 a	«Bysikan Moropc» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14599 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Ninja ZX-6R	cynepcnopt	4-4-636	118	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-6RR	суперспорт	4-4-599	115	2004	11369 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Каwasaki ZRX 1200 круглая фара	дорожным	4-4-1164	122	2004	9809 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулжан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Z 750 NEW	дорожным	4-4-748	82	2004	8099 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki ER 500	доложный	4-2-498	50	2004	5249 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLE 500	эндуро	4-2-498	48	2004	5799 €	«Вупка» Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki KLV 1000 NEW	зндуро	4-2-996	98	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	18599 \$	
Yamaha YZF-R1 NEW	спорт	4-4-998	172	2004	17099 \$	«Bynkan Motopc» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YZF-RG		4-4-600	123	2004	1/033.3	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
	спорт				12399 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FJR 1300	MENGYT	4-4-1298	143.5	2004	17099 \$	«Вулкан Могорс» (095) 504-28-21
Yamaha TDM 900	дерожный	4-2-897	86	2004	12299\$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yarnaha XV 1600 A	Honnep	4-2-1602	62	2004	13949 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4 2 1063	62	2004	11749 \$	«Вулкан Моторс» www.vuican motors.ru
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-649	40	2004	9509\$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha FZS 600 N NEW	CTPHT	4-4-500	98	2004	9399 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FZS 600 Fazer NEW	СТВИТ	4-4-500	98	2004	9449 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha FZS 1000 Fazer	CIDAL	4-4-1000	143	2004	11999 €	«Вулкан Моторс», www.vulcan-motors.ru
			Скутера			The second section is the second second section in the second section is the second section in the second section is the second section is the second section in the second section is the second section is the second section in the second section is the section is the second section is the section is the second section is the se
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2799 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yarnaha NEO'S 100	CXYTED	2-1-101	5.8	2004	2829 \$	
		4 1 198				«Вулкан Моторс» www.vulcan motors.ru
Gilera Runner 200 VXR	OXYTED		21	2004	5200 \$	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Ice 50	CXVTED	21.49		2003	2800 \$	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	20	2004	3700 \$	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilora DNA 180	CKYTED	4-1-182	20	2003	5400 \$	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera Runner 180 SP	скутер	2-1-178	21	2003	4800 \$	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Nexus 500	CKYTEO	4-1-450	40.2	2004	9000\$	Джет Формула (095) 781-23-74
Aprilia Habana 50 custom	CKYTED	2-1-49.4	OF SECURITION	2004	3000 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilla Rally 50	скутер	2-1-49.4	-	2004	2480 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SR 50 H2O FT	Скутер	4-1-49.4	-	2003	2980 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Atlantic 200	скутер	4-1-200	18	2004	5340 €	MranMoro www.italmoto.ru
Aprilia Atlantic 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8060 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Scarabeo 200	CKALED	4-1-200	18	2004	4930 €	
						MTanMoto www.italmoto.ru
Aprilia Scarabeo 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	- 1 8360 €	ИталМото (095) 780-42-94
Hyosung SF50 Prima	Скутер	4-1-49	5	2004	1899 \$	БАИК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS50QT-48	Ocytep	4-1-49	4	2004	890 \$	БАИК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	CKyTED	4-2-638	55	2004	13990 \$	BANK-REHIL www.bikeland.ru
Suzuki AY 50	Cryten	2-1-49	5	2003	2950 \$	БАИК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Honda SHTSO +	cxyrep	4-1-153	16	2004	4990\$	AORMA MOTOPC (095) 276-90-00
Honda SZX50SX / XX	cxytep	2:1:49,4	5.64	2003	2990 \$	AORMA MOTOPC www.agyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990\$	AORMA MOTOPC (095) 276-90-00
Yamaha XP 500 1-max	скутер	4 2 499	43	2001	10599 \$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha NEOS 50	ckyrep	2-1-49	5.5		2649 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Jog 50 RR		7-1-49	7		2908 \$	
	скутер		4			ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha AEROX 50	скутер	2-1-49	7	2007	2969 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
ЗиД «Пилот»	MOKNIK	2-1-50	3.5	2004	19000 py6	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Malaguti	скутер	2-1-/		2003/04	37-93000 py6	Мотосалон «Астэк» (095) 107-98-83
Honda	скутер	2-1-/	-	1996-2002	17-33000 py6	Мотосалон «Астэк» (095) 107-56-76
The second secon		Motos	ездеходы (ATV)		
Yamaha YFM 660 FWA Graziy	утилитарный	4-1-660	42		11999 \$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	chops	2-2-350	46	-	7899 \$	NAHABTO Ko (095) 974-62-68
ramaha YFM 660 R	chopt	4-1-660	46		10099 \$	NAHABTO Ko (095) 780-55-55
/amaha YFZ 450	CHOPT	4-1-450	4		9899\$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
/amaha YFZ 450 FWA Kopiak		4-1-450	-	-	10799\$	HAMADO VI (000) 374-02-00
	упилитарный	4-1-350	27	-		ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
/amaha YFM 350 X Warrior	cnopt		61	-	7779 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
ramaha YFM 350 FWAN	утилитарным	4-1-350	24		8999 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
famaha YFS 200 Blaster	спорт	2 1 200	21	-	4899\$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
famaha YFM 12S A Gruziy	спорт	4-1-125	8,6		4949 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
	универсальным	4-1-650	32	2004	13490 \$	AORMA MOTOPC (095) 276-90-00
fonda TRX500PA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 \$	ACRMA MOTOPC www.apyama.ru
	универсальный	4-1-400	20	2004	9690\$	AORMA MOTOPC (095) 276-90,00
ronda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 \$	AORMA MOTOPE www.aoyama.ru
lyosung TE 100		2-/-99	7	2004		CANAN DOLLAR ASSESSMENT OF THE
		4-3-33		21114		BANK-TEHL (D951596-81-DD)
Ívosuno TE SO				2004	2690 \$	BANK-REHD (095) 596-81-00
lýosung TE 50	Vivaertania	2-/-49		2004	2890 \$ 2100 \$	BANK-DEHD www bikeland ru
lýosung TE 50 amaha Gnzzly 660	утиямтарным	2 / 49 4 1 660	50,3	2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$	ABTOKOHUERT (095) 3-63-63-63
íýosung TE 50 'ámaha Grzzly 660 'ámaha 660 RAPTOR	спортивный	2 / 49 4 1-660 4 1-660		2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bkeland.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
íýosung TE 50 ámaha Grizzly 660 amaha 660 RAPTOR amaha Breeze	спортивный детский	2 / 49 4 1 660 4 1 660 4 1 1 1 2 5	50.3 60	2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru ABTOKOHUEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHUEПТ (095) 3-63-63-63 Haxungarana 32 (195) 129-29-07
fýosung TE 50 rámaha Grozzly 660 rámaha 660 RAPTOR rámaha Breeze fombardier Quest XT	спортивный детский утилитарный	2 /-49 4-1-660 4-1-650 4-1-125 4-1-650	50,3	2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru ABTOKOHЦЕПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
iyosung TE 50 'amaha Gnzzly 660 'amaha 660 RAPTOR 'amaha Breeze 'amaha Breeze tuД «Фермер»	спортивный детский утилитарный утилитарный	2 /-49 4-1-660 4-1-650 4-1-650 2-1-/	50,3 60 55	2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6.	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10
lyosung TE 50 famaha Grizzly 660 famaha 660 RAPTOR famaha Breeze iombardier Quest XT iыД «Фермер» famaha YFM 660 FWA Grizzly	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм	2 /- 49 4-1-660 4-1-125 4-1-650 2-1-/ 4-1-660	50.3 60 - 55	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6.	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
lýosung TE 50 famaha Grzzly 660 famaha 660 RAPTOR famaha 660 RAPTOR famaha 660 RAPTOR famaha 160 FWA Grizzly famaha YFM 660 FWA Grizzly famaha YFM 660 FWA Kodiak	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм	2 /-49 4-1-660 4-1-660 4-1-125 4-1-650 2-1-/ 4-1-660 4-1-400	50,3 60 55 42 26,4	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pyd. 11549 \$ 9349 \$	БАИК-ЛЕНД www.bikeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Наимовский, 32 (095) 129-23-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.yulcan-motors.ru
frosung TE 50 famaha Grzzly 660 famaha 660 RAPTOR famaha Breeze fombardier Quest XT иД «Фермер» famaha YFM 660 FWA Grizzly famaha YFM 600 FWA Kodiak	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм	2 /- 49 4-1-660 4-1-125 4-1-650 2-1-/ 4-1-660	50.3 60 - 55	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6.	БАИК-ЛЕНДІ www.bikeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Наимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.yujcan-motors.ru
lýosung TE 50 famaha Grzzly 660 famaha 660 RAPTOR famaha 660 RAPTOR famaha 660 RAPTOR famaha 160 FWA Grizzly famaha YFM 660 FWA Grizzly famaha YFM 660 FWA Kodiak	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм	2 / 49 4 1/660 4 1/660 4 1-125 4-1-650 2-1-7 4 1/660 4-1-660	50,3 60 55 42 26,4 54	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pyd. 11549 \$ 9349 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
iyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha 860 RAPTOR 'amaha Breeze ombardier Quest XT ugli «Depokep» 'amaha YFM 660 FWA Grizzly 'amaha YFM 660 R Raptor	спортивный детский утилитарный утилитарный туризы туризы спорт	2 // 49 41-660 4-1-650 4-1-650 4-1-650 4-1-660 4-1-660	50.3 60 55 42 26.4 54	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6 11549 \$ 9349 \$ 9699 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
fyosung TE 50 famaha Grizzly 660 famaha Breeze famaha Breeze famaha Breeze famaha Breeze famaha Freeze f	спортивный детский утилитарный утилитарный утилитарный туризм туризм спорт	2 / 49 4 1-660 4 1-650 4 1-650 2-1-/ 4 1-660 4 1-400 4-1-660	50,3 60 55 42 26,4 54 215	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9599 \$	БАИК-ЛЕНД www.bikeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Haxимовсхий, 32 (095) 129-29-07 Haxимовсхий, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
fyosung TE 50 famaha Grizzly 660 famaha Geo RAPTOR famaha Breeze sombarder Quest XT isidl «Фермер» famaha YFM 650 FWA Grizzly famaha YFM 650 FWA Kodiak famaha YFM 660 R Raptor Combardier RXP Sombardier RXP	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт	2 // 49 4 1/660 4 1/660 4 1/650 2-1/ 4 1/660 4 1/660 4 3-1500 2 2-747	50,3 60 55 42 26.4 54 27000000000000000000000000000000000000	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9699 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLEПТ (095) 3-63-63-63 Hакимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
lyosung TE 50 ('amaha Grizzly 660 ('amaha 660 RAPTOR 'amaha Breeze ('amaha Breeze ('amaha Preeze ('amaha YFM 660 FWA Grizzly 'amaha YFM 660 R Raptor ('amaha YFM 660 R Raptor ('amaha YFM 660 R Raptor ('amaha YFM 660 R Raptor	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный	2./-49 41-660 4-1-650 4-1-650 2-1-/- 4-1-660 4-1-660 4-1-660 2-2-747 4-4-998	50,3 60 55 42 26,4 54 215 215 85	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6 11549 \$ 9349 \$ 9699 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Нехимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 Викан Моторс» (095) 504-28-22
fyosung TE 50 amaha Grizzly 660 amaha 60 RAPTOR amaha 8reeze ombardier Quest XT u/J «Depahaep» amaha YFM 660 FWA Grizzly amaha YFM 600 FWA Kodiak amaha YFM 660 R Raptor ombardier RXP ombardier GTI amaha FX 160 CRUISER NEW amaha XX 700	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт	2 // 49 41-660 41-650 41-125 41-650 21-7 41-660 41-400 41-660 2-2-747 4-4-998 2-2-701	50,3 60 55 42 26.4 54 27000000000000000000000000000000000000	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9699 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Hехимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 Викан Моторс» (095) 504-28-22
fyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha 660 RAPTOR 'amaha Breeze tombardier Quest XT util **Oephep** amaha YFM 660 FWA Grizzly 'amaha YFM 660 R Raptor 'amaha YFM 660 R Raptor tombardier RXP tombardier GTI 'amaha FX 160 CRUISER NEW 'amaha FX 160 CRUISER NEW 'amaha XL 700	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный	2./-49 41-660 4-1-650 4-1-650 2-1-/- 4-1-660 4-1-660 4-1-660 2-2-747 4-4-998	50,3 60 55 42 26,4 54 215 215 85	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9449 \$ 9599 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8849 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Нехимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
fyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha Grizzly 660 'amaha 660 RAPTOR 'amaha Breeze tombardier Quest XT иД «Фермер» 'amaha YFM 650 FWA Grizzly 'amaha YFM 650 FWA Kodiak 'amaha YFM 650 R Raptor Iombardier RXP Iombardier GTI 'amaha FX 150 CRUISER NEW 'amaha XI, 700 'amaha GP 1300 R	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт/отдых отдых 3-местный 3-местный 2-местный	2./-49 41-660 41-660 41-650 2-1-/ 41-650 41-400 41-660 43-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297	50,3 60 55 42 26.4 54 27,0 215 85 160 80 165	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pv6. 11549 \$ 9699 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8949 \$ 14399 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 HAZUMOBCKUЙ, 32 (095) 129-29-07 HAZUMOBCKUЙ, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
fyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha Grizzly 660 'amaha 660 RAPTOR 'amaha Breeze tombardier Quest XT иД «Фермер» 'amaha YFM 650 FWA Grizzly 'amaha YFM 650 FWA Kodiak 'amaha YFM 650 R Raptor Iombardier RXP Iombardier GTI 'amaha FX 150 CRUISER NEW 'amaha XI, 700 'amaha GP 1300 R	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спортуствых отдых отдых з-местный з-местный	2 // 49 41-660 41-650 41-125 41-650 21-7 41-660 41-400 41-660 2-2-747 4-4-998 2-2-701	50.3 60 55 42 26.4 54 2.10 2.15 85 160 80 165 73	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9449 \$ 9599 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8849 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 HAZUMOBCKUЙ, 32 (095) 129-29-07 HAZUMOBCKUЙ, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
lyosung TE 50 ('amaha Grizzly 660 ('amaha Breeze) ombardier Quest XT	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт отдых отдых 3-местный 3-местный 2-местный стоячий	2./-49 41-660 4-1-650 4-1-650 2-1-/- 4-1-660 4-1-660 4-1-660 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9349 \$ 9699 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8949 \$ 14399 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
lyosung TE 50 ('amaha Grizzly 660 ('amaha Breeze) ombardier Quest XT	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт/отдых отдых 3-местный 3-местный 2-местный	2 / -49 4 1-660 4-1-650 4-1-650 2-1-7 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-3-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73 Karrepa p 60-115	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pv6. 11549 \$ 9699 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8949 \$ 14399 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLEПТ (095) 3-63-63-63 Haкимовский, 32 (095) 129-29-07 Haкимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мотом (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Накимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
fyosung TE 50 famaha Gnzzly 660 famaha Breeze famaha Breeze fombardler Quest XT famaha YFM 660 FWA Grizzly famaha YFM 660 FWA Kodiak famaha YFM 660 R Raptor famaha YFM 660 R Raptor famaha FW 500 FWA Kodiak famaha YFM 660 R Raptor famaha FW 160 CRUISER NEW famaha SUPERIET	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт отдых отдых 3-местный 3-местный 2-местный стоячий	2 / -49 4 1-660 4-1-650 4-1-650 2-1-7 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-3-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 1000 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9349 \$ 9699 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8949 \$ 14399 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мого» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
liyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha Breeze camaha Breeze sumbardier Quest XT sumbardier Quest XT sumbardier Marian Soo FWA Grizzly 'amaha YFM 650 FWA Grizzly 'amaha YFM 660 R Raptor sumbardier RXP sumbardier RXP sumbardier GTI 'amaha FX 150 CRUISER NEW 'amaha XI, 700 'amaha GP 1300 R 'amaha SUPERIET	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный 2-местный стоячий отдых	2 / -49 4 1-660 4-1-650 4-1-650 2-1-7 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-3-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73 Kerrore p 60-115	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9349 \$ 9499 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8849 \$ 1439 \$ 7299 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Нехимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мого» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
liyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha Breeze camaha Breeze sumbardier Quest XT sumbardier Quest XT sumbardier Marian Soo FWA Grizzly 'amaha YFM 650 FWA Grizzly 'amaha YFM 660 R Raptor sumbardier RXP sumbardier RXP sumbardier GTI 'amaha FX 150 CRUISER NEW 'amaha XI, 700 'amaha GP 1300 R 'amaha SUPERIET	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт/отдых отдых 3-местный 3-местный 2-местный стоячий отдых	2./-49 41-660 41-660 41-650 41-1650 2-1-/ 41-660 41-400 41-660 43-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73 Karepa 9 60-115	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pv6. 11549 \$ 949 \$ 9699 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8949 \$ 14399 \$ 7299 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLEПТ (095) 3-63-63-63 Hакимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
fyosung TE SO 'amaha Grizzly 660 'amaha 660 RAPTOR 'amaha 560 RAPTOR 'amaha 8reeze tombardier Quest XT иД «Фермер» 'amaha YFM 650 FWA Grizzly 'amaha YFM 660 R Raptor 'tombardier RXP tombardier GTI 'amaha FX 160 CRUISER NEW 'amaha XI, 700 'amaha GP 1300 R 'amaha SUPERIET Inmaster 5700	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный 2-местный стоячий отдых	2 /- 49 4 1-660 4-1-650 4-1-650 4-1-650 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-1-660 2-2-747 4-4-998 2-2-701 подвесной мото подвесной мото подвесной мото подвесной мото	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73 Karrypa 9 60-118	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9349 \$ 9499 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8849 \$ 1439 \$ 7299 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hакимовский, 32 (095) 129-29-07 Hакимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Накимовский, 32 (095) 129-29-07 Накимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
fyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha Grozzly 660 'amaha 660 RAPTOR 'amaha Breeze tombardier Quest XT MJ **Depixep** 'amaha YFM 560 FWA Grizzly 'amaha YFM 560 FWA Kodiak 'amaha YFM 560 R Raptor Iombardier RXP Iombardier RXP Iombardier GTI 'amaha FX 160 CRUISER NEW 'amaha SU 700 'amaha GP 1300 R 'amaha SUPERIET Inmaster 5700 'amaran B-300 'amaran B-300 'amaran B-300	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный 2-местный стоячий отдых	2 / 49 41-660 4-1-650 4-1-650 4-1-650 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-3-7500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701 2-3-1297 2-2-701 2-3-1297 2-2-701	50,3 60 55 42 26,4 54 215,85 160 80 165 73 Karepa p 60-115 AVERTIC PCS	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pv6. 11549 \$ 9449 \$ 9699 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 14399 \$ 7299 \$ 24800 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Нехимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Махимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Махимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
fyosung TE SO (amaha Grizzly 660 (amaha 660 RAPTOR (amaha 660 RAPTOR (amaha 660 RAPTOR (amaha 8760 FWA Grizzly (amaha YFM 660 FWA Kodiak (amaha YFM 660 R Raptor (ombardier RXP (ombardier GTI (amaha FX 160 CRUISER NEW (amaha YF 1300 R (amaha SUPERIET (amaha SUPERIET (amaha SUPERIET	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный 2-местный стоячий отдых	2./-49 4.1-660 4.1-660 4.1-650 4.1-125 4.1-650 2-1-/- 4.1-660 4.1-660 4.1-660 4.1-660 4.1-660 4.1-660 4.1-22-701 4.4-998 2-2-701 4.4-998 2-2-701 4.4-998	50.3 60 55. 42 26.4 54 20000000000000000000000000000000000	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
iyosung TE 50 'amaha Grizzly 660 'amaha Breeze 'amaha Breeze 'amaha Breeze 'amaha Preeze 'amaha YFM 650 FWA Grizzly 'amaha YFM 650 FWA Kodiak 'amaha YFM 660 R Raptor Iombardier RXP Iombardier RXP Iombardier RXP Iomaha FX 150 CRUISER NEW 'amaha XL 700 'amaha GP 1300 R 'amaha SUPERIET Inmaster 5700 'amaran B-300 'amaran B-400 25 AMHS 'AMHS-MALTA	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный стоячий отдых отдых	2./-49 4.1-660 4.1-650 4.1-650 4.1-650 4.1-660 4.1-701 4.1-72 4.1-72 4.1-72 4.1-72 4.1-72 4.1-72 4.1-72	50,3 60 55 42 26,4 54 54 5160 80 165 73 Kerropa 60-11S Aviable pea	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9349 \$ 9349 \$ 9349 \$ 9349 \$ 14800 \$ 17399 \$ 8849 \$ 14399 \$ 7299 \$ 24800 \$ 990 \$ 1690 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hакимовский, 32 (095) 129-29-07 Hакимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Накимовский, 32 (095) 129-29-07 Накимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
fyosung TE 50 // Amaha Grizzly 660 // Amaha Breeze // Amaha Breeze // Bombardler Quest XT // Wepskeph // Amaha YFM 650 FWA Grizzly // Amaha YFM 650 FWA Kodiak // Amaha YFM 660 R Raptor // Bombardler RXP // Bombardler RXP // Bombardler GTI // Amaha FX 160 CRUISER NEW // Amaha SU FX 160 CRUISER NEW // Amaha SU FX 160 CRUISER NEW // Amaha SUPERIET	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный стоячий отдых отдых	2 / 49 4 1-660 4-1-650 4-1-650 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-1-660 4-3-7500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701 2-3-1297 2-2-701 2-3-1297 2-2-701 2-3-1297 2-2-701	50,3 60 55 42 26,4 54 215,85 160 80 165,73 Karepa 9 60-115 AVELLE PES 9 -	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pv6. 11549 \$ 9449 \$ 9449 \$ 9709 \$ 14800 \$ 9709 \$ 24800 \$ 990 \$ 1690 \$ 875 \$ 815 \$ 1990 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hехимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Awania Fi So Caruly 660 Amaha Grizzly 660 Amaha Greeze Bombardier Quest XT BMJ «Deparep» Amaha YFM 660 FWA Grizzly Amaha YFM 660 R Raptor Bombardier RXP Bombardier GTI Amaha FX 160 CRUISER NEW Amaha FX 160 CRUISER NEW Amaha SUPERIET Inmaster 5700 Amaran B-300 Amaran B-400 Z S AMHS AMHS MALTA D FMHS S RMHS	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный стоячий отдых отдых	2 / 49 41-660 41-660 41-650 41-650 2-1-/ 41-660 41-660 41-660 41-660 43-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-3-1297 2-2-701 подвесной мото подвесной мото подвесной мото 10-12-170 2-1-70 2-2-246 2-2-496	50,3 60 55 42 26,4 54 20,00000000000000000000000000000000000	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 ABTOKOHLIEПТ (095) 3-63-63-63 Hакимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Award Charles Control	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный стоячий отдых отдых	2./-49 4.1-660 4.1-650 4.1-125 4.1-650 4.1-650 4.1-660 4.1-72 2.2-747 4.4-998 2.2-701 ПОДВЕСНОЙ МОТО ПОДВЕСНОЙ МОТО ПОДВЕСНОЙ МОТО ПОДВЕСНОЙ МОТО 4.1-72 2.1-70 2.2-246 2.2-496 2.2-703	50,3 60 55 42 26,4 54 54 56 56 80 165 73 Karrepa 9 60-115 AVIII POS 9 -	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 py6. 11549 \$ 9349 \$ 9499 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 8849 \$ 14399 \$ 7299 \$ 24800 \$ 990 \$ 1690 \$ 815 \$ 815 \$ 1990 \$ 2590\$ 3085 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru «Вотоконцепт (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Nosung TE 50 Amaha Grizzly 660 Amaha Grizzly 660 Amaha Breeze Bombardler Quest XT BMJ «Depalep» Amaha YFM 650 FWA Grizzly Amaha YFM 650 FWA Kodiak Amaha YFM 650 FWA Kodiak Amaha YFM 650 FR Raptor Bombardler RXP Bombardler RXP Bombardler GTI Amaha EX 160 CRUISER NEW Amaha EX 160 CRUISER NEW Amaha SUPERIET Immaster 5700 Amaran B-300 Amaran B-400 Immaster B-400 Immaster SAMHS I AMHS-MALTA I FMHS IS BMHS IS BMHS IS BMHS IS BMHS IS BEDL	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный стоячий отдых отдых	2./-49 41-660 41-660 41-660 41-650 2-1-/ 41-650 41-400 41-660 41-400 41-660 4-3-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701 подвесной мого	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73 Karrepa 9 60-115 AVIETE PES 9 9 9 9 25 40 55	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pv6. 11549 \$ 9449 \$ 9449 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 24800 \$ 990 \$ 1690 \$ 815 \$ 815 \$ 1990 \$ 2590\$ 3085 \$ 4490 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Awanda Fr. 100 Caruna B. 100 C	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный стоячий отдых отдых	2./-49 41-660 41-660 41-650 41-125 41-650 2-1-/- 41-660 41-660 41-660 41-660 41-660 41-660 41-660 41-660 41-660 41-660 41-660 41-72 2-701 100двесной мого подвесной мого п	50,3 60 55 42 26,4 54 21,5 85 160 80 165 73 Karepa p 60-115 AVILLIE MOTO 2.5 3 9 9 2.5 40 55 60	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-35-94 «Отечественное мото» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-3-07 Вахимовский, 32 (095) 129-3-07 Нахимовский, 32 (095) 129-3-07 Нахимовский, 32 (095) 129-3-07 Вахимовский, 32 (095) 129-3-07 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 1
Nosung TE 50 Amaha Grizzly 660 Amaha Grizzly 660 Amaha Breeze Bombardler Quest XT BMJ «Depalep» Amaha YFM 650 FWA Grizzly Amaha YFM 650 FWA Kodiak Amaha YFM 650 FWA Kodiak Amaha YFM 650 FR Raptor Bombardler RXP Bombardler RXP Bombardler GTI Amaha EX 160 CRUISER NEW Amaha EX 160 CRUISER NEW Amaha SUPERIET Immaster 5700 Amaran B-300 Amaran B-400 Immaster B-400 Immaster SAMHS I AMHS-MALTA I FMHS IS BMHS IS BMHS IS BMHS IS BMHS IS BEDL	спортивный детский утилитарный утилитарный туризм туризм спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт спорт отдых 3-местный 3-местный стоячий отдых отдых	2./-49 41-660 41-660 41-660 41-650 2-1-/ 41-650 41-400 41-660 41-400 41-660 4-3-1500 2-2-747 4-4-998 2-2-701 2-3-1297 2-2-701 подвесной мого	50,3 60 55 42 26,4 54 215 85 160 80 165 73 Karrepa 9 60-115 AVIETE PES 9 9 9 9 25 40 55	2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004 2004	2690 \$ 2100 \$ 11800 \$ 11800 \$ 4700 \$ 4700 \$ 12150 \$ 33000 pv6. 11549 \$ 9449 \$ 9449 \$ 14800 \$ 9200 \$ 17399 \$ 24800 \$ 990 \$ 1690 \$ 815 \$ 815 \$ 1990 \$ 2590\$ 3085 \$ 4490 \$	БАИК-ЛЕНД www.bkeland.ru АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Отечественное мото» (095) 509-23-10 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-22 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 Нахимовский, 32 (095) 129-29-07 Нахимовский, 32 (095) 129-45-94 «Вулкан Моторс» (095) 504-28-21 «Вулкан Моторс» (095) 504-38-3 АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

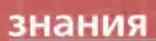


Москва, Можайское шоссе, 1,5 км от МКАД. Ежедневно с 9:00 до 21:00 тел.: (095) 596-8100, 596-8990 www.bikeland.ru

Организация и проведение мотопутеществий

















АДРЕСА ФИРМЕННЫХ МАГАЗИНОВ «ЗА РУЛЕМ»:

B MOCKBE ул. Бакунинская, 72, ten. 261-22-95; ул. Долгоруковская, 36, тел. 973-14-00; ул. Краснопрудная, 30/34, тел. 264-92-94 В ВОРОНЕЖЕ: ул. Хользунова, 112, тел. (0732) 14-34-90

В КИРОВЕ: ул. Степана Халтурина, 2, тел. (8332) 56-50-16 В ПЕРМИ: ул. Боровая, 24, тел. (3422) 22-72-04 В ХАРЬКОВЕ: Харьковский книжный рынок;

пер. Кравцова, 19, тел. 8 (0572) 17-04-71 Любую книгу издательства «За рупем» можно найти и заказать по адресу:

По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по тепефонам: (095) 2 б = 37-56 (251-07-22) 261-71-51



АОЯМА МОТОРС







Салоны в Москве:

Наши дилеры:
г. Ижевск, ООО "Аояма-Ижевск" - тел: (3412) 44-5508
г. Пермь, ООО "Аояма-Пермь" - тел: (3422) 67-7434
г. Екатеринбург, ООО "Аояма-Урал" - тел: (3432) 52-0801г. Челябинск, ООО "Шин-Инвест" - тел: (3512) 62-1001
г. Самара, ЗАО "Автоимпорт" - тел: (8462) 16-1969
г. Краснодар, ООО "Макс Моторс" - тел: (8612) 84-0077 (доб.167)
г. Сочи, ООО "Макс Моторс" - тел: (8622) 60-2363

мотоэкипировка:





www.aoyama.ru